

основанное на разборе практических ситуаций. Представляет собой глубокое и детальное исследование реальной или имитированной ситуации, чтобы выявить ее частные или общие характерные свойства. Метод обучает анализировать информацию, сортировать ее для решения поставленной задачи, выявлять ключевые проблемы, генерировать альтернативные пути их решения, оценивать и выбирать оптимальное решение, формировать программу действий; коучинг – профессиональная помощь человеку в определении его личных целей и в их достижении. Это краткосрочные деловые отношения линейного руководителя с сотрудником более низкой профессиональной ступени, направленные на освоение специфических навыков и умений, на изменение некоторых поведенческих проявлений; *secondment* – своеобразный обмен персоналом. Обмен может быть не только внутренним. Особенно этот метод необходим компаниям с "плоской" структурой, где ограничены возможности продвижения сотрудников и, как следствие, развития у них дополнительных навыков. Обмен может быть как непродолжительным (около 100 ч рабочего времени), так и длительным (до года) [4].

Развитие кадрового потенциала является необходимым условием для успешного функционирования любого предприятия, поскольку результатом обучения кадров является не только повышение результативности деятельности предприятия, но и сам процесс обучения затрагивает важные факторы социальной сферы деятельности. Для принятия решения о целесообразности профессионального обучения сотрудников необходимо дать точную оценку кадровому потенциалу сотрудников на текущий момент времени. Выбор видов и методов обучения персонала является важной составляющей в организации профессионального обучения. Через практическое применение различных методов и видов обучения, а также их сочетание возможно совершенствование системы обучения, которая будет способствовать росту профессионального развития персонала вне зависимости от поставленных целей.

Список литературы

1. *Борисов А.Б.* Большой экономический словарь. М.: Книжный мир, 2003. 895 с.
2. *Smart Business Solutions*// Развитие персонала [Электронный ресурс]/Режим доступа: <http://www.sbsc.ru>
3. *Маслов Е.В.* Управление персоналом предприятия. М.: ИНФРА-М, 2010. 510 с.
4. *HR-portal* // Подготовка и переподготовка кадров: новые методы и формы [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.hr-portal.ru>

Б.А. Асемов, К.М. Курманов, научный руководитель *Р.К. Елжанова*,
Казахский национальный медицинский университет имени С. Д. Асфендиярова,
Алматы, Казахстан,
В.А. Asemov, К.М. Kurmanov

Определение форм и подходы к формированию государственно-частного партнерства в сфере транспорта в Республике Казахстан
Definition and approaches to the formation of the public private partnership forms in the transport sector in the Republic of Kazakhstan

Аннотация. *Транспортная сфера любого современного государства входит в состав его стратегических отраслей. От уровня ее развития и эффективности функционирования зависит деловая активность и объем валового внутреннего продукта, национальная безопасность и общественное благосостояние страны.*

Annotation. *The transport sector of any modern state is a part of its important strategic sectors. From its level of development and performance depends on business activity and gross of domestic product, national security and social well-being of the country.*

Ключевые слова: *государственно-частное партнерство, государственная собственность, транспортная сфера, предпосылки, правовой механизм, инфраструктура*

Keywords: *public-private partnership, public ownership, transport sphere, background, legal framework, infrastructure*

Определяющей предпосылкой эффективности функционирования транспортной сферы является достаточность инвестиционных ресурсов, необходимых для поддержания действующих мощностей, так и для дальнейшего их наращивания и внедрения инновационных технологий с целью повышения ее конкурентоспособности. Через стратегический характер отрасли, высокую капиталоемкость и необходимость обеспечения доступности транспорта незащищенным слоям населения инвестиции на транспорте становятся нерентабельными, и, соответственно, не создают заинтересованности у частных инвесторов. Это предопределяет ведущую роль государства в инвестиционном обеспечении развития транспортной отрасли.

Результаты работ, проведенных специалистами Национальной академии наук США, Школы экономических исследований Манчестера подтверждают тесную связь между объемами государственных инвестиций в транспортную отрасль и долгосрочным экономическим ростом экономики страны в целом. Кроме того, бюджетные инвестиции признаются одним из наиболее эффективных вариантов политики стимулирования деловой активности, поддержки производства и занятости в стране. Именно поэтому правительства стран уделяют большое внимание государственному инвестированию в транспортную сферу [1, 2].

В то же время из-за недостатка бюджетных средств инвестиционные проекты в транспортной отрасли часто отвергаются или реализуются очень медленно. Инструментом активизации инвестиций в отрасли стал механизм государственно-частного партнерства (ГЧП). Предпосылкой его использования явился переход развитых стран и большинства развивающихся стран к смешанной экономике, которая предусматривает передачу государством части своих полномочий частному бизнесу, в частности в сфере предоставления общественных услуг.

Правительства стран создают ряд правовых, институциональных и экономических предпосылок для прихода в ранее монополизированную государством отрасль частных инвесторов. При этом предметом партнерских взаимодействий являются решения общественно значимых задач. В результате разработки проектов государственно-частного предпринимательства возникает проблема оценки степени решения поставленных задач, уровня эффективности проектов, которые реализуются на основе государственно-частного предпринимательства.

Теоретические и практические основы взаимодействия государства и частного бизнеса, а также концессионной деятельности разработаны зарубежными учеными: Я. Бертрам, П. Брук, С. Леви, Н. Лема, Д. Меллер, Ц. Менхеере, С. Пальман, К. Танкзос, Г. Фишер, Д. Хаармайер, М. Цуюки и др. Различные аспекты проблемы отражены в трудах российских и отечественных ученых: В. Варнавского, А. Коноляник, Г. Мухамбетова, Д. Некрасова, А. Омарбековой, С. Сосна, М. Субботина, Н. Тлеухан и др.

Организация проекта ГЧП в транспортной сфере предусматривает последовательность осуществления определенных этапов его разработки и реализации. Первый является этап идентификации проекта ГЧП в транспортной сфере: разработка критериев оценки тендерных предложений, подготовку основной документации, оценку и отбор наилучшего предложения, присуждение контракта [3].

Проекты, прошедшие отбор, подлежат дальнейшей оценке их эффективности. Комплексная оценка ГЧП проекта проводится на следующем этапе – организации финансирования проекта. Этап включает: организацию страхования, гарантии финансирования. Конечным этапом организации проекта ГЧП в транспортной сфере является управление и эксплуатация.

Акцентирование внимания на оценке эффективности проектов ГЧП обусловлено тем, что в настоящее время серьезной проблемой для осуществления проектов ГЧП в транспортной сфере является практическое отсутствие теоретической и методической базы оценки эффективности проектов ГЧП. Анализ финансовой выгоды – процесс, который выполняется в течении всего времени реализации проекта.

Перспективным организационным механизмом ГЧП в транспортной сфере для Республики Казахстан, является новый механизм ГЧП на основе «контракта жизненного цикла» (КЖЦ), который успешно протестирован в европейских странах и наиболее эффективен по сравнению с другими механизмами ГЧП для реализации сложных инфраструктурных проектов, в первую очередь в автомобильном и железнодорожном секторах [4].

Генератором данного механизма ГЧП явилось автодорожное строительство, в котором в европейских странах применялись две контрактные формы, которые являются схожими с КЖЦ, исходя из сущности данных механизмов: 1) DBFO (Design – Build – Finance – Operate – проектирование – строительство – финансирование – управление) и 2) DBFM (Design – Build – Finance – Maintain – проектирование – строительство – финансирование – обслуживание). Международный опыт показывает, что модель КЖЦ как контрактная форма взаимодействия государства и бизнеса, с одной стороны, не предусматривает отказа от бюджетного финансирования, а с другой – позволяет государству при вложении бюджетных средств быть уверенным в эффективности их расходования.

Таким образом, КЖЦ определяется как контрактная форма ГЧП, согласно которой государство с частным инвестором заключает соглашение на проектирование, строительство и эксплуатацию объекта на весь срок его эксплуатации и осуществляет оплату по проекту частями после введения объекта в эксплуатацию и только при условии поддержки частным инвестором проекта в соответствии с заданными функциональными характеристиками в договоренности.

Выгода государства от такой формы партнерства: бюджетные средства выплачиваются частями, а инфраструктура строится в более сжатые сроки. Для частного инвестора выгода находится в том, что все сэкономленные на разных этапах выполнения договора денежные и другие средства и все технологии, которые применялись в ходе выполнения договора, принадлежат ему [3].

Список литературы

1. *Reni A.T., William A. Hyman M.E. Sh1aw Guidelines for effective maintenance budgeting strategies.* Washington D.C. National Academy Press. 1994, 366p.

2. *Hague M.E. Public Investment in transtortation and communication and growth: F Dynamic Panel Approach / M.E. Haque, D.H. Kim.* Manchester Center for Growth and Bussines CEcle Research, Paper Series 31. University of Manchester, 2003. 24p.

3. *Матаев Т.М.* Партнерство государства и бизнеса в транспортной сфере в Республике Казахстан: Монография / Т.М. Матаев. М: Креативная экономика, 2014. 256 с.

4. *Новые механизмы государственно-частного партнерства в России (контракты жизненного цикла)* [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.vegalex.ru/analytics/publications/54349/>

Е.К. Афонин, научный руководитель *Т.К. Руткаускас*
Уральский федеральный университет имени первого
Президента России Б.Н. Ельцина, Екатеринбург, Россия

Т.К. Rutkauskas, E.K. Afonin

State autonomos educationnall institution of higher professional
education «Ural Federal University named after the first