



ИКОНОМИЧЕСКИ УНИВЕРСИТЕТ
– ВАРНА

Катедра:

КУРСОВА РАБОТА

НА ТЕМА:

ЧАСТЕН И ДЪРЖАВЕН СЕКТОР НА ИКОНОМИКАТА НА РУСИЯ

Изготвил:

Проверил:

Варна, 2014

ВЪВЕДЕНИЕ

В последните двадесет години, Русия е пълноценен участник в пазарните отношения и съвсем навременен е въпроса за ефективно взаимодействието между всички субекти на смесената икономика. Смесената икономическа система включва комбинация от частната собственост за преобладаващата част от икономическите ресурси и ограничена публична собственост. Държавата участва в решаването на големи икономически проблеми чрез централизиране на икономическите ресурси. Тези средства са разпределени по такъв начин така че да компенсират някои от провалите на пазара. Държавата действа като преразпределителен механизъм на доходите и ресурси, създава обществени блага и намалява външните ефекти.

Ръстът в обема и разнообразието на обществени блага, повишаване на тяхното значение в днешните стандарти за качество на живота са актуални през призмата на проблема на взаимодействието и сътрудничеството между публичния и частния сектор.

Международният опит показва, че съвременното производство не може ефективно да се развива без взаимодействие между публичния и частния сектор в различни размери. Тъй като преобразуването на икономическите отношения не се изключва от системата на пазарните отношения в публичния сектор, то взаимодействието му с частния сектор се разглежда като обективна необходимост. Малко вероятно е, че ефектът от тези два сектора може да балансира всеки един поотделно, може би те никога не да бъдат равни, но в момента от жизненоважно значение е да се разберат перспективите и възможни форми на сътрудничество между държавата и бизнеса.

В контекста на трансформацията на икономическите отношения е процесът на диалектическо развитие на публичния и частния сектор на икономиката под влияние на центростремителни сили, възникването на нови организационни структури, свързващи различните форми на собственост. Под влиянието на центробежните сили са процесите на приватизация на държавна собственост, свързвайки лични и колективни институции. Това противоречиво развитие се дължи преди всичко на необходимостта да се подобри ефективността на общественото производство и рационално да се използват ресурсите на обществото, за да се отговори на нарастващите нужди на населението и да се създават условия за развитие на човек.

Съвременната икономическата практика показва, че промяната в размера на публичния сектор в икономиката, приватизацията на държавните предприятия, разрушаването на връзката между тях не е придружено от формирането на ефективно управление, способно да развие нов бизнес. Това е една от основните причини за негативните тенденции, проявяващи се в абсолютния и относителен ръст на губещите предприятия, постоянен спад на рентабилността на продуктите, разширяващата се пропаст между необходимостта от качествена модернизация на производството и възможности за финансовата сигурност, влошаване на качеството на публичните стоки и други.

Целта на курсовата работа е разработване в научна-обоснована форма на перспективите за взаимодействие между публичния и частния сектор в производството на обществени блага в Русия.

Основната теза е, че за развитие на икономиката и в търсенето на ръст на доходите на населението от съществено значение е насърчаването на развитието на частния сектор. Държавата продължава да играе голяма роля в руската икономика, особено в природните ресурси, инфраструктурата, енергията и финансовия сектор. Развитието на частния сектор, растежа на МСП и конкуренцията са възпрепятствани от постоянните слабости в предприемаческата култура и бизнес среда. Трудностите в бизнес средата може да помогнат в обяснение на това защо за разлика от други водещи нововъзникващи пазарни икономики, Русия има много малък МСП сектор и не успява да поддържа големи потоци на необходимите преки чуждестранни инвестиции¹.

1. РАЗВИТИЕ НА ОБЩЕСТВЕНИТЕ ПОРЪЧКИ

В момента са налице следните видове партньорства (подредени според степента на участие на частния сектор в реализацията на правото на собственост): доставка на продукти за държавни нужди, граждански договори за строителство и предоставяне на публични услуги; договори за техническа помощ; подизпълнение; договори за управление; лизинг; концесии и партньорства от типа „строителство-управление-трансфер” (PAF); партньорство тип „строителство-управление-владение” (CRM); джойнт венчъри, създадени от държавата с частен капитал.

¹ <http://www.ebrd.com/downloads/country/strategy/russia.pdf>

Първите пет вида партньорства са в някаква форма системен договор, 6 и 7 - концесия. Съвместните предприятия имат много видове в зависимост от степента на участие на държавата, организационните форми и т.н.

Договарящата държава действа като някаква форма на качествено изпълнение на държавна поръчка за производството и доставката на стоки (услуги) за обществено ползване. Формата на взаимодействие между правителството и бизнеса като система от икономически-договорни отношения на производството и доставката на стоки и услуги носи последователния конкурентен характер на пазара. Държавната поръчка е мощен инструмент за прилагане на държавната функции чрез ефективно свързване с частния сектор. В съвременния смисъл, икономическото партньорство между частния сектор и правителството - ПЧП (публично-частно партньорство) – е институционален и организационен съюз между държавата и частния бизнес, за да се осъществят мащабни, национални и международни, обществени и значими проекти в широк кръг от области на дейност - от разработването на стратегически важните индустрии и R&D до предоставяне на обществени услуги.

Правителствените договори за покупка и доставка на стоки за държавни нужди са винаги компенсаторни, взаимно договорени и основни. Договорът е основният документ, определящ правата и задълженията на страните за доставка на всички видове продукти, за федерални и държавни нужди. В руското законодателство тези отношения се регулират от Федерален закон N 94-ФЗ от 21.07.2005². Законът защитава интересите на участниците (възложители, доставчици, изпълнители), което им дава по-големи права за участие в тръжните процедури и обжалването изисква много силно информационно обезпечаване и подкрепа (поставяне в медии и официални източници на официални интернет страници на всички необходими публикации в кратки срокове, публикуване на тръжната документация, и т.н.); въвежда електронна търговия; въвежда нов вид търговия – аукцион и нов вид на покупки без търг - на стоковите борси; засилва наблюдението върху спазването на законодателството; разширява обхвата на приложение - установява единни стандарти за държавни клиенти, федерално правителство и субекти на федерацията и общински клиенти.

Институтът по обществени поръчки действа като основен инструмент за икономическата политика, реализирана в съответствие с кейнсианските понятия за ефективно търсене. Следва да се отбележи, че влиянието на обществените поръчки

² Ясин Е.Г. Государство и экономика на этапе модернизации. М.: ГУ ВШЭ, 2011.

върху икономиката е сложно. Те не само решават проблема за удовлетворяване на нуждите на обществеността, но те могат да се използват като инструмент за подкрепа на „депресирани” индустрии и подобряване на конкурентните предимства на икономиката.

В действителност, дейността по сключване на договори с доставчици на различни стоки винаги е била важна част от икономическата дейност в публичния сектор, въпреки че не е достатъчно развит в Русия.

Икономическата активност в областта на обществените поръчки се основава на поставянето и изпълнението на поръчки на така наречения „публичен пазар”. На този пазар чрез договори се създават и изпълняват договорните споразумения с търговски дружества с различни форми на собственост.

Въз основа на този институционален подход е възможно да се идентифицират редица социално-икономически характеристики на националния (публичния) пазар в Русия:

1) функционирането на публичния пазар е важно за образуването на икономическите и финансови условия на управление. От една страна, този пазар е канал, чрез който една значителна част от бюджета постъпва за попълване на нуждите на кръгооборота на капитала, от друга страна - може да се характеризира като инструмент за преразпределяне на ресурси между секторите на икономиката в Русия.

2) за някои видове продукти държавата е единственият потребител и като такъв има всички белези на монополист - единствен купувач на пазара. Това положение позволява на държавата да подобри до голяма степен на несигурност за всеки изпълнител-фирма относно перспективите му на публичния пазар.

Динамика на пазара на обществените поръчки в Русия се характеризира с постоянен ръст в обема на покупките (вж. Таблица 1)³

Табл.1 Динамика на обществените поръчки в Русия

³ Российский статистический ежегодник, М.: Росстат, 2012.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Разходи на федералния бюджет	1322	2054	2359	2699	3540	4281	5541	6729
БВП	8944	10931	13243	17048	21625	26903	33111	41668
Обществени поръчки	353	464	615	787	1092	1713	2968	3300
Обем на публ. закупуване в % от бюджетните Рх	26,7	22,6	26,1	29,1	30,9	40	53,6	49
Обем на публ. закупуване в % от БВП	3,9	4,3	4,6	4,6	5	6,4	9	7,9

През периода 2005-2012 обема на обществените поръчки са се увеличи 9 пъти. Най-голям е ръста на държавните разходи за обществени поръчки в сравнение с дела на тези разходи в БВП, както и по отношение на разходната част на бюджета от федералния бюджет са отделени за периода от 2011-2012 г. съответно 9% и 7,9% от БВП. В разгара на опустошителна икономическа криза, обществените поръчки се смятат като инструмент за управление на кризи. Във връзка с това, положителната динамика на пазара на обществените поръчки ще продължи да съществуват.

Последните промени в руското законодателство за обществените поръчки е също е проектирано да подкрепи малкия бизнес (до 20% от общата годишна доставка на стоки). Като част от пакета от антикризисни мерки е предвидена преференция за местните производители на определена гама от продукти (селско стопанство, металургията, металообработването, и т.н.) в размер 15 на сто по отношение на цената по договора.

2. ВНЕДРЯВАНЕ НА КОНЦЕЦИСИОННАТА ФОРМА НА ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ ПУБЛИЧНИЯ И ЧАСТЕН СЕКТОР В РУСИЯ.

Най-прогресивна форма на партньорство между частния сектор и държавата е концесията. За разлика от договорните отношения, те са дългосрочни, което позволява на двете страни да приложат свое стратегическо бизнес планиране. В концесиите на частния сектор се предоставя пълната свобода да взема общи административни и управленски решения, които ги отличават от съвместни предприятия.

Един от вариантите на договор за публично-частно партньорство е концесия, която се регламентира в закон N 115-ФЗ, който е един от най-очакваните от бизнес общността в страната. Търговската концесия е сравнително ново явление в Русия, която

получава все по-широко разпространение. В чужбина, тези договори се наричат „франчайзинг“.

Федералните власти многократно обявяват изпълнението на проекти по договори за концесия, които са приоритетни в комуналните услуги в Русия. Делът на частните дружества, които управляват общинската инфраструктура въз основа на споразумения за концесии и други договори до края на 2007 г. е бил 15%, а в края на 2012 г. - 30%⁴.

Моделът на концесионния договор по отношение на комуналната инфраструктура е одобрен от РФ Постановление на МС от 05.12.2007 N 748.

От 1 януари 2006 г. е в сила Федералния закон от 21.07.2005 N 94-ФЗ, който регламентира реда за подаване на поръчки. Новият закон дава възможност за участие на чуждестранни доставчици (външни производители) при същите условия, които са зададени в чуждата страна за руските продукти.

Модернизацията на транспортната система е един от приоритетите на държавното регулиране в Руската федерация и може да се реализира чрез механизмите на партньорството между частния и публичния сектор.

Федералната целева програма „Модернизация на транспортната система на Русия (2011 - 2020) е проектирана за достатъчно дълъг период от време. Тя включва следните подпрограми: „магистрали“, „Безопасност на движението“, „Вътрешен воден транспорт“, „Гражданско въздухоплаване“, „обща организация на въздушното движение“, „Железопътен превоз“, „Информационни системи“, „Международни транспортни коридори“, „Морски транспорт“, „реформа на обществения транспорт“. Програмата включва нова подпрограма „Развитие на износа на транспортни услуги“, разработени в съответствие с Указ на правителството на Руската федерация, на 9 Дек 2005 N 2188-р. Показателите, които характеризират инвестиционните дейности са представени в таблица 2⁵.

Табл.2 Разчет на изпълнението на подпрограма „Развитие на износа на транспортни услуги“ (след изменение 9 юли 2007 г.)

⁴ Варнавский В. Концессионные формы управления государственной собственностью. Проблемы теории и практики управления. 2012. № 4. с.66-72.

⁵ Проблемы трансформации экономики России. Сб. научных трудов, Саратов: Издат. Центр СГСЭУ, 2013, с. 134.

Показатели	2006-2030						
		2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011-2030
Обществена ефективност:							
Доход от реализация на проекта	1495,8	9,4	17,3	27,7	24,7	19,2	1397,5
Разходи за реализация	255,5	24	44,3	50	71,4	65,8	-
Чист доход	1240,3	-14,6	-27	-22,3	-46,7	-46,6	1397,5
Чист дисконтиран доход	48,5	-13,1	-21,5	-15,9	-29,8	-26,5	155,3
<i>Търговска ефективност</i>							
Доход от реализация на проекта	1246,5	7,8	14,4	23,1	20,6	16	1146,6
Разходи за реализация	255,5	24	44,3	50	71,4	65,8	-
Чист доход	991	-16,2	-29,9	-26,9	-50,8	-49,8	1146,6
Чист дисконтиран доход	9,9	-14,5	-23,8	-19,2	-32,4	-23,8	128,1
<i>Бюджетна ефективност</i>							
Бюджетни приходи	914,6	6,4	11,7	13,2	19	17,4	846,9
Бюджетни разходи	146,3	15,3	26,3	26,2	38,3	40,2	-
Чист доход	768,3	-8,9	-14,6	-13	-19,3	-22,8	846,9
Чист дисконтиран доход	40	-7,9	-11,6	-9,3	-12,3	-13	94,1

Подпрограмата „Пътища” включва набор от взаимно свързани и координирани дейности, които обхващат основните аспекти на пътния сектор. Тя решава проблема за строителство и реконструкция на магистралите на федерално, регионално и местно ниво, както и техния ремонт и поддръжка, модернизация на производствените мощности, подобряване на системата за управление, информация, наука и технологии и иновации за обезпечаване на пътния сектор.

На 8 ноември 2007г. е бил приет Федерален закон N 257-ФЗ „Пътищата и пътни дейности в Руската федерация относно изменения на някои законодателни актове на Руската федерация” (както е изменен на 13 май, 22, 23 Юли, 3 декември, 2008г.). Промени са настъпили в тази част от закона, който се отнася до използването на платени пътища.

Съгласно този закон решенията за използване на пътища срещу заплащане на такса могат да се приложат спрямо: по отношение на обществените пътища на федерално, регионално или междуобщинско и местно значение, разположени извън границите на населените места, само в случай на строителство или реконструкция на тези пътища, включително въз основа на концесионни договори.

Предоставянето на концесионера на наем на земя, притежавана от Руската федерация или бидейки държавна собственост не е диференциран, където същата е обект на договора за концесия, както и (или) тези, за които е необходимо изпълнението

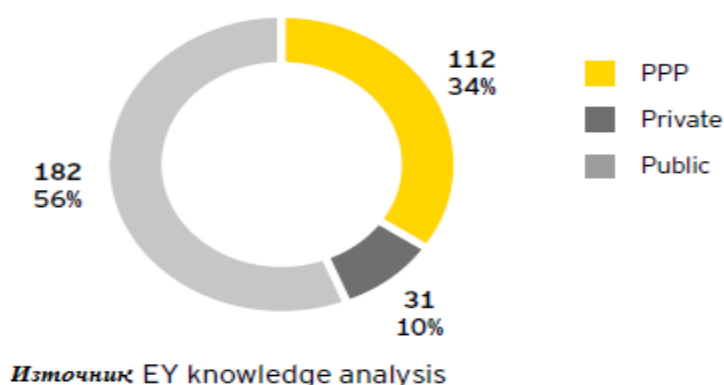
на дейности от концесионера по концесионния договор по отношение на регионалните пътища или междуобщинските такива.

Инфраструктурата е поставена в центъра на дневния ред на руската държава. Както стана ясно в началото на 2014г. националната икономика се нуждае от засилени вътрешни инвестиции, особено разнообразни от добивните индустрии. Очакванията за първото тримесечие на 2014 г. са за слаб растеж от около 1,4% от БВП и се наблюдава решителност за фокусиране върху увеличаване на притока на инвестиции с оглед поддържане на ниска инфлация⁶. Последните развития са негативни за икономиката, имайки предвид отслабена рубла. Това принуди правителството да увеличи вътрешните лихвени проценти и инфлация е вероятно да се повиши отново. В краткосрочен план, най-малко вероятно изглежда, че инвестиционният климат в частен сектор ще се подобри.

Отчитайки това, руските държавни власти са още по-решени да развиват инфраструктурните проекти, инвестициите в които биха могли да помогнат за засилване на икономика. Това е вероятно доведе до още по-голям фокус върху реформите, които са необходими за подобряване на инвестиции от частния сектор, като е ясно, че това е по-важно от всякога. Където е възможно, правителството ще насърчава публично-частните партньорства (ПЧП) и те могат да предоставят интересни възможности за инвестиции.

Съгласно анализа на Е&У от 325 инфраструктурни проекта, в 44% от тях участват частния сектор (посредством ПЧП или са изцяло частни)

Фиг. 1



Съгласно плана на Руската федерация са налице повече инфраструктурни проекти във въздушния и морския транспорт, които се очаква да получават ПЧП

⁶ [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY_-_Infrastructure_in_Russia:_the_road_to_2030/\\$FILE/EY-the-road-to-2030-survey-of-infrastructure-development-in-russia.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY_-_Infrastructure_in_Russia:_the_road_to_2030/$FILE/EY-the-road-to-2030-survey-of-infrastructure-development-in-russia.pdf)

финансиране в сравнение с тези за изграждане с публични средства. 39 проекта с частни инвестиции са планирани в тези сегменти.

Табл.3

Source of financing/Segment	Number of projects	Sum of planned financing, US\$b
Public	182	284.4
Air transport	9	1.0
Inland water transport	9	4.7
Power and utilities	106	162.1
Railway transport	22	81.8
Roads and bridges	36	34.7
PPP	112	676.7
Air transport	24	21.0
Maritime transport	14	30.5
Power and utilities	13	5.4
Railway transport	21	380.6
Roads and bridges	40	239.2
Private	31	8.3
Air transport	1	0.0
Power and utilities	29	7.7
Roads and bridges	1	0.7
Grand total	325	969.4

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В много развиващи се икономики, които страдат от забавяне и отлив на капиталовите потоци, разликата между инфраструктурните нужди и способността на правителствата да предостави инфраструктурни инвестиции е все по-голема. Русия се стреми да увеличи както инфраструктурните инвестиции и дела на частния сектор в тях, за да се ускори развитието на инфраструктурата. Нарастващата тенденция през последните десетилетия е била да се отчете дела на частния сектор в инвестициите в инфраструктурата на страната като мярка за такова качество. Русия има да извърви за увеличаване на инвестициите в инфраструктурата като дял от БВП (4% в 2006-10) и участието на частния сектор. Делът на частния сектор като процент от кумулативните инфраструктурни инвестиции в Русия през 2006-2010 се оценява на 16%. Същият

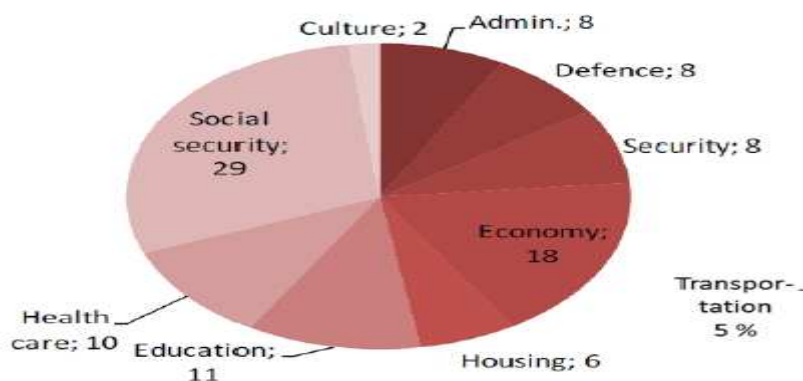
показател за САЩ е 29%, Индия - 40%, в нови членове на ЕС - 44%, стари членове на ЕС - 64% и Чили - 66%.

Аспекти, които изискват последващо усъвършенстване включват преразглеждането на рамката на държавния дълг относно ангажиментите за ПЧП, както и насоките за федералното правителство за добри практики в ПЧП, които да осигурят защита на интересите на частния сектор.

Налице е силна воля в Русия да развие инфраструктурата въз основа на ПЧП. Въпреки, че са налице доклади, които отчитат, че над 850 сделки са били сключени въз основа на федералния Закон за концесиите или регионалното законодателство за ПЧП, по-малко от 1/10 притежават съществените характеристики на ПЧП сделки като прозрачни правила за обществени поръчки, детайлно разпределение на риска и споделяне на ползите за публичните и частните участници, и участие на кредитор в преговорите и документацията. ПЧП не са панацея; частният сектор не може да бъде замени публичното финансиране и експертиза. Това, което частния сектор може да направите е да предостави най-новите технологии и ценен опит заедно с необходимото финансиране. Структурирането на много потенциални проекти на базата на ПЧП ще увеличат ролята на публичния сектор в координирането и ще го установят като водещ за развитието на инфраструктурата.

Днес Русия е напълно възможно да се постигне по-добри резултати с оглед подобряване на благосъстоянието на народа. Използването на частния сектор и участието на частни капиталови инвестиции ще помогне за решаване на проблемите в тези сектори (инфраструктура, здравеопазване и образование), където е особено остър недостига на финансиране от бюджета.

Граф. 1 Структура на разходите на Руската федерация



В същото време, те ще бъдат от полза за предприемачите, които инвестират в приоритетите на индустрията. Растежът и развитието на бизнеса ще имат положително отражение върху икономиката като цяло.

ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА:

1. Варнавский В. Концессионные формы управления государственной собственностью. Проблемы теории и практики управления. 2012. № 4. с.66-72.
2. Проблемы трансформации экономики России. Сб. научных трудов, Саратов: Издат. Центр СГСЭУ, 2013/
3. Российский статистический ежегодник, М.: Росстат, 2012.
4. Ясин Е.Г. Государство и экономика на этапе модернизации. М.: ГУ ВШЭ, 2011.
5. [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY -
Infrastructure in Russia: the road to 2030/\\$FILE/EY-the-road-to-2030-survey-of-
infrastructure-development-in-russia.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY_-_Infrastructure_in_Russia:_the_road_to_2030/$FILE/EY-the-road-to-2030-survey-of-infrastructure-development-in-russia.pdf)
6. <http://www.ebrd.com/downloads/country/strategy/russia.pdf>