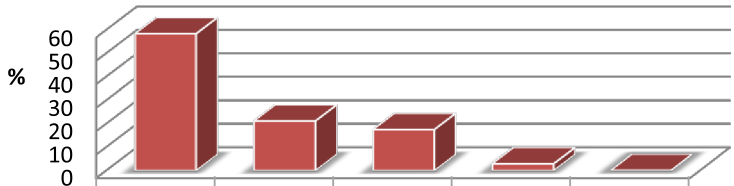
ведении тендера и выборе поставщиков; сложностям в электронной системе тендеров, добавилась новая проблема, точнее направление развития – выход на «новых игроков».

первом месте по расходованию бюджетных средств. А проблема повышения эффективности использования этих средств, связанная с реализацией механизмов закупок и тендеров, является общемировой.



	электронный аукцион	закупка у единственного поставщика	открытый конкурс	запрос котировок	иные способы
способ закупки	58,33	21,16	17,54	2,89	0,08

Заключение контрактов по способам определения поставщика в 2013 году

Размещение государственного заказа должно четко соответствовать принципам прокьюремента, а именно: открытость, отчетность, конкурентность, равенство и справедливость, эффективность и обоснованность [1]. К сожалению, даже при наличии двух, параллельно работающих законов, регулирующих проведение государственных закупок – относительно новый 223-ФЗ и более старый 940-ФЗ, система еще далека от совершенства.

Современная система государственных закупок способствует росту только крупного бизнеса, а малый и средний бизнес от этого страдает. Даже наличие электронной системы торгов, которая предполагает среду свободной конкуренции, приносит многим компаниям лишь новые неудобства. Электронная система торгов дает общий доступ к большому массиву информации о складывающихся на товарных рынках ценах на товары, работы и услуги, а так же о размещении заказчиками запросов. Но при этом малая или средняя компания может потеряться в потоке этой информации и упустить подходящий тендер. Таким образом, электронная система требует усовершенствования, создания специальных критериев отбора и фильтров, чтобы компаниям легче было ориентироваться и не упускать имеющиеся возможности.

Другая проблема состоит в том, что многие крупные компании в обход конкуренции заключают прямые контракты. Более 70% контрактов (в количественном и стоимостном выражении) размещается вне конкурентных процедур через заключение контракта с единственным поставщиком (рисунок).

По оценке экспертов Счетной палаты в некоторых контрактах на 1 млрд руб. стоимости «финансовый навес» доходил до 200 млн руб. (избыточные и недостаточно обоснованные расходы) [2].

С 5 апреля 2013 года вступил в силу закон № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Данный закон должен привести к реформированию системы государственных закупок к 2020 году. Развивая отечественную систему закупок, следует максимально использовать накопленный в стране и мире опыт, потому что вопросы государственных закупок и международных тендеров стоят на

Список литературы

1. Прокьюремент [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.tendery.ru/wiki/index.php/Прокьюремент.

2. Контрактная система закупок в российской экономике: перспективы и ограничения развития [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://inecon.org/docs/Smotritskaya_paper_20140619.pdf.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Гордиенко К.С., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

Транспортный комплекс выступает системообразующим фактором экономики, основой хозяйственного (промышленного) освоения территории страны, составляющей свыше 17 миллионов квадратных километров. Она охватывает 11 часовых поясов. Для освоения такого пространства, его преобразования и жизнеобеспечения необходимы транспорт и дороги [1]. В то же время, по данным рейтинга глобальной конкурентоспособности (The Global Competitiveness Report 2013–2014), составленного аналитической группой Всемирного экономического форума, по качеству транспортной инфраструктуры Россия занимает 93 место в мире из 142 стран, включенных в исследование. По качеству автомобильных дорог – 136 место, инфраструктуры авиатранспорта – 102, портовой инфраструктуры – 88, электроэнергетики – 83 [2]. По степени индексов Россия уступает развитым странам, существенно отстает от Китая и находится практически на одном уровне с Индией, Бразилией и Турцией. По качеству железнодорожной инфраструктуры Россия сегодня на 31 месте. Для одних из старейших и наиболее масштабных железных дорог в мире такая позиция в рейтинге едва ли может считаться приемлемой, особенно в свете перспективного развития спроса на перевозки.

Подобные оценки состояния российской транспортной системы есть и в докладе The Boston Consulting Group (BCG) «Развитие транспортной инфраструктуры: игра на опережение?» [3]. Согласно этому докладу, сегодня в транспортной отрасли России существует 5 ключевых проблем: ограниченная пропускная способность, транспортная разрознен-

ность, дефицит финансирования на поддержание и развитие транспортной инфраструктуры, нехватка инженерно-строительных технологий и компетенций, отсутствие условий для участия частного сектора в развитии инфраструктуры.

Основные направления развития транспортной системы России определены в утвержденных программных документах исходя из потребностей развития экономики в целом и необходимости устранения «узких мест» на транспортной сети, на основании чего может быть сформирован перечень объектов, и таким образом проблема может быть представлена в виде схемы в соответствии с рисунком [2].

Механизм реализации инфраструктурных проектов на федеральном уровне

Как показывает международный опыт, развитие инфраструктуры может следовать трем моделям – опережающей, синхронной и догоняющей. Первая характеризуется ведущей ролью государства, несущего высокие инвестиционные риски, примером выступает современный Китай. При догоняющей модели, типичной для США, основная роль принадлежит бизнесу, заинтересованному в наискорейшем устранении барьеров на пути роста. Синхронная подразумевает сбалансированное внимание государства и бизнеса, как, например, в Германии. Но ни одна из этих моделей в чистом виде не может быть использована в России – на разных основаниях. Среди главных – недостаток государственных средств, отсутствие выработанной базы инфраструктуры и частного предпринимательского капитала, способного принять на себя ведущую роль. России необходим особый, альтернативный подход, а именно – опережающее развитие ограниченного числа приоритетных проектов при инициативном включении бизнеса в реализацию ключевых идей [4]. Достичь успеха можно лишь в том случае, если государство и частный сектор объединят усилия для реформирования транспортной отрасли страны.

Список литературы

1. Осипов Г.В. Социология и общество. – М., 2007. – С. 85.
2. The Global Competitiveness Report 2013–2014.
3. Развитие транспортной инфраструктуры: игра на опережение? [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.bcg.com.
4. Никонова Я.И. Государственно-частное партнерство как инструмент финансирования стратегии инновационного развития России // Вестник ТГУ. – 2014. – № 387. – С. 180-186.

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ СТРАН СНГ

Дядина Е.В., Никонова Я.И.

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, e-mail: Ya_shka@ngs.ru

В последнее время происходят радикальные изменения на мировом рынке энергоносителей. Наиболее важными из них являются спад энергопотребления в Европе (основной потребитель российских энергоресурсов), развивающийся процесс глобализации рынка природного газа (главным образом за счет сжиженного) и перспектива обострения конкуренции на рынке Азии. Постоянно растущая зависимость России от экспорта сырья обуславливает необходимость своевременной реакции не только угольной промышленности, но и государства на эти стремительно развивающиеся тенденции.

Российская Федерация – один из мировых лидеров по добыче угля. В нашей стране находится примерно треть мировых запасов угля и пятая часть разведенных запасов – 193,3 млрд т. Из них 101,2 млрд т бурого угля, 85,3 млрд т каменного угля (в том числе 39,8 млрд т коксующегося) и 6,8 млрд т антрацитов. Промышленные запасы действующих предприятий составляют 19 млрд т, в том числе коксующихся углей – около 4 млрд т. При существующем уровне добычи угля его запасов хватит более чем на 550 лет [1].

Страны СНГ – Россия, Казахстан, Украина, Узбекистан, Таджикистан и Кыргызстан – в 2013 г. произвели 561,6 млн т всего угля (темп роста к уровню 2000 г. – 134,4%) (рисунок) [2].