



Получена: 02.09.2019 г.

Приета: 17.09.2019 г.

ПУБЛИЧНО-ЧАСТНАТА СОБСТВЕНОСТ КАТО АЛТЕРНАТИВНА ФОРМА НА ДРУЖЕСТВАТА, ОПЕРАЩИ В ТРАНСПОРТНОТО СТРОИТЕЛСТВО

Ст. Шаламанов¹

Ключови думи: права на собственост, форми на собственост, транспортно строителство, смесена собственост

РЕЗЮМЕ

Настоящата статия разглежда различните възможни режими на собствеността на фирмите, които оперират в транспортното строителство. Производството, намиращо се както в частната собственост, така и в публичната, има свои предимства и недостатъци. Затова теорията трябва да разкрива нови възможности за организация на производството, особено в сектори с висока обществена значимост. Статията предлага като алтернатива публично-частната собственост на строителните фирми с цел постигане на по-добри резултати в транспортното строителство по отношение на ефективността.

1. Въведение

В сектора на транспортното строителство в България както фирмите, така и правителството, са подложени на перманентни критики, заради лошото качество на извършваните строително-ремонтни дейности. Икономическите стимули, заложили както в Закона за обществените поръчки, така и в частната собственост като институт, дават незадоволителни за обществото резултати в сектора. Понастоящем 35% от Републиканската и около 65% от общинската пътнотранспортна мрежа в България е в лошо състояние [1]. Същевременно страната заема едва 90-то място по качество на пътищата в рейтинга Global Competitiveness Index за 2018 г., който ежегодно се изготвя от Световния иконо-

¹ Стоян Шаламанов, гл. ас. д-р, кат. „Обществени науки“, УАСГ, бул. „Хр. Смирненски“ № 1, 1046, София, e-mail: stoyan26@yahoo.com

мически форум. В класацията попадат общо 140 държави. С по-добри пътища и магистрали от България са Пакистан, Ботсвана, Хондурас, Сенегал и други екзотични държави [2].

Когато публични обекти се строят от частни фирми, се получава съществен сблъсък на интереси. Обществото очаква качествено изпълнение при възможно най-ниска цена. Но какво се получава? Публичният възложител според Закона за обществените поръчки, ако е добросъвестен, трябва да се ръководи от водещия критерий за „икономически най-изгодната оферта“, който може да се установи според:

- най-ниска цена;
- ниво на разходите, като се отчита разходната ефективност, включително разходите за целия жизнен цикъл;
- оптимално съотношение качество/цена, което се оценява въз основа на цената или нивото на разходите, както и на показатели, включващи качествени, екологични и/или социални аспекти, свързани с предмета на обществената поръчка [3].

От една страна всяка частна фирма преследва печалба и се стреми според законите на пазарната икономика да максимизира печалбата си. При пътното строителство практиката в България показва, че осъществяването на контрола върху качеството на извършените работи е трудно и обикновено дефектите се откриват след като обектите вече са въведени в експлоатация от години. Същевременно публичният интерес е висок и коства големи разходи за бюджета.

В България най-големите пътностроителни компании са частна собственост. Част от тях като „Главболгарстрой“, „ПСТ Груп“, (преди носещо името „Пътностроителна техника“), „Автомагистрала – Черно море“ и др. са стари държавни дружества, които са приватизирани след промените. Останалите, например – „Трейс Груп Холд“ – са създадени като частни компании. Може да се твърди, че в огромната си част пътното строителство в България през последните години се изпълнява от частни компании. Едно дружество се откроява на този фон – държавното Автомагистрала ЕАД. Дружеството приключва през 2018 г. с положителен резултат и отчита печалба след облагане с данъци в размер на 5,682 млн. лв. През месец декември, 2018 г. Агенция „Пътна инфраструктура“ сключва договор с „Автомагистрала“ ЕАД за изграждането на 134,14 km от автомагистрала „Хемус“. Стойността на договора е 1 124 880 000 лв. без ДДС и средствата са от републиканския бюджет. Министерство на регионалното развитие и благоустройството е едноличен собственик на 100% от капитала на „Автомагистрала“ ЕАД. За първи път Агенция „Пътна инфраструктура“ възлага изпълнението на строително-монтажни работи на инфраструктурен проект на „Автомагистрала“ ЕАД. Строителството би трябвало да се осъществи без подизпълнители [4].

Държавата отива от едната крайност, изцяло частни фирми да изградят транспортната инфраструктура, в другата – да възлага един голям проект за първи път от много години насам на държавна фирма. Тази статия ще се опита да даде отговор на въпроса: доколко това е правилно? В рамките на Теорията за правата на собственост, част от Институционалната икономическа теория, в изложението ще се разгледат възможните форми на собственост на строителните компании и по-специално ще се представят предимствата на смесената частно-държавна собственост по отношение на подобряване на ефективността на транспортното строителство.

Под транспортно строителство в материала ще се разбира изграждане, възстановяване (ремонт) и поддържане на транспортната инфраструктура, в това число националната пътната мрежа, железопътни линии, инфраструктурата по морските и речните пътища, градската и селища транспортна (улична) мрежа. Приема се, че когато се произ-

веждат публични блага, по правилно е да се постави въпросът за подобряване на ефективността, отколкото за подобряване на икономичността. Така или иначе икономичността е залегнала в Закона за обществените поръчки. Можем да приемем, че се избира най-икономичната оферта при транспортното строителство, т.е. с възможно най-малките разходи за обществото се изпълнява публичната поръчка. Критиките в България в транспортното строителство са основно по отношение на ефективността. Ефективността се постига, когато с предварително зададените производствени фактори (можем да ги дефинираме – разходи) се постига максималният възможен краен резултат. В транспортното строителство този максимален краен резултат може да се изрази на първо място в по-добро качество на продукта и по-кратки срокове за изпълнение. Тъй като в широко проучената литература не се срещат диференцирани според формата на собственост резултати специално за фирмите от транспортното строителство, ефективността ще бъде разгледана по-общо като подобряване на производителността на фирмите. Приема се, че спецификите във вида строителство и вида производство на публични блага не влияят върху общите изводи.

Смесената публично-частна форма на собственост, която ще бъде препоръчана в последната част от статията, е слабо изследван режим на собственост. Засега в литературата не съществува теоретично описание и обособяване на този режим с неговите предимства и слабости. Този материал ще се опита да допринесе в този план, като за целта ще се обобщат резултатите от няколко водещи публикации. В световен план най-богат и анализиран опит в областта идва от практиката на частичната приватизация в Индия и Китай през деветдесетте години на XX век.

2. Режимите на собственост според Теорията за правата на собственост

Отделните форми (режими) на собственост се обособяват според различните титуляри на правата на собственост. Формите на собственост могат да създават различни стимули и да повлияят върху икономическото поведение на участниците в стопанския живот, отгук върху функционирането на икономическата система на макроравнище.

Класическите форми на собственост могат да се систематизират по следния начин:

- обща (свободно достъпна) собственост;
- колективна (общинска) собственост;
- частна собственост;
- държавна собственост.

Колективната (общинска) собственост може да се определи като родствена на държавната собственост. Най-общо казано, тя се наблюдава, когато дадено общество владее един ресурс, не допуска външни агенти до него и контролира използването му между вътрешните членове. При нея възниква ефект на икономии от мащаба. Обаче е възможно да възникне у някои съсобственици демотивация за поддържане на собствеността, ако те разчитат на другите [5].

Частната собственост се явява основен институт на пазарната икономика. Счита се, че частната собственост се управлява най-ефективно, защото осигурява най-тясна връзка между решенията и резултатите. Изключителността върху плодовете от дадена собственост (*ususfructus*) предполага, че върху собственика падат всички положителни и

отрицателни последствия от неговото стопанисване. Това е важен икономически стимул, който подтиква към рационални решения и като следствие води до повишаване на благосъстоянието на обществото [6].

Да систематизираме основните преимущества на частната собственост, на които се уповават либералните икономисти:

1. Поощряване към разумно управление на имуществото;
2. Повишаване на ефективността на използване на ресурса;
3. Стремех за оползотворяване на своите ресурси в интерес на други лица (напр. отдаване под наем на излишно имущество);
4. Стремех за съхраняване на ресурсите за бъдеще време [7].

Държавната собственост се управлява от бюрокрация, а нейното контролиране е сложно. Обикновено процедурите по приемане на решения по оперативното управление на държавните активи е сложно, понякога тези решения силно зависят от съотношението на политическите сили. Също така, ако едно лице се разпорежда с държавна собственост, предимствата и недостатъците от решенията му няма да го засягат пряко, оттук той няма да се стреми да отчита в дълбочина всички фактори, както би сторил в качеството си на частник. Могат обаче да се дадат и множество примери от практиката, когато една собственост, биваща формално държавна, в действителност се управлява и като режим на свободен достъп, и като общинска, и като частна [5].

3. Частна и държавна собственост – предимства и недостатъци

Преимствата, които има частната собственост далеч не са абсолютно относими към всички хипотези. В много случаи теорията на Транзакционните разходи ни заставя да си зададем въпроса: ако разходите по контрол на един сектор са по-големи, отколкото преимуществата от частното му стопанисване, дали трябва да остане в частни ръце?!

От друга страна, за последните тридесет години възнагражденията на висшите мениджъри на частните компании са нараснали от ниво 40 пъти по-високо от средното заплащане на редовите трудещи се до стотици, понякога хиляди пъти по-високо. И това не е свързано с повишена производителност – налице е загуба на каквато и да е връзка между заплащането им и крайния им принос за обществото. Много от тези мениджъри допринасят за настъпването на кризата през 2008 г. Нобеловият лауреат за 2011 година Джоузеф Стиглиц поставя уместен въпрос за техните възнаграждения [8]. Редица изследователи заключават, че и двете крайни становища за априорните предимства на обществената или частната собственост сочат или за идеологическа обремененост, или за користоно обслужване на дадени интереси (напр. на едрия бизнес или политическата върхушка) [9].

Могат да се дадат много сравнителни примери между предприятия, които са държавна и частна собственост. От тях могат да се изведат и различни негативни изводи за повечето държавни предприятия: поддържат по-големи мощности и по-ниски цени на продукцията си, но за сметка на това изразходват повече ресурси за строителството, използват по-капиталоемки технологии, имат по-високи оперативни разходи, по-бавно реагират на промяна в търсенето, поддържат малък асортимент, бавно усвояват нови технологии, поддържат закостеняла и голяма администрация [10]. Обаче приватизацията на държавните фирми не следва да се разглежда единствено от гледна точка на ефектив-

ността. В много случаи те имат редица социални функции: задоволяват потребностите на широк кръг потребители, стимулират развитието на дадени райони; осигуряват заетост, валутни постъпления; по-справедливо се разпределят доходите и т.н. [11].

Трябва да се признае и, че не винаги раздържавяването води до намаляване на транзакционните разходи и повишаване на ефективността. При управлението на държавната собственост много често се наблюдават икономии от мащаба. Например, след 1989 год. в България в условията на свободния пазар при всеки нов жилищен блок се прави строго индивидуално проектиране и изграждане, докато при строителството по т.нар. индустриален способ при плановата икономика преди 1989 г. с приблизително едно и също проектиране и строителен подход се строяха десетки и стотици сгради.

Има редица изследвания, подкрепящи откритите слабости при приватизацията. Според резултатите на едно такова, частната собственост е важен, но не достатъчен фактор за дългосрочния просперитет и цялостното нарастване на богатството на нациите. Положителното въздействие на частната собственост върху икономическите резултати може да се получи само в подходяща институционална среда със съответните правни норми (спазване на договорите, защита на акционерите и кредиторите, адекватна банкова система, функциониращи съдилища по несъстоятелност, надзор на капиталовия пазар, и т.н.) [12].

Друго изследване, проведено в отрасъл Енергетика, достига до извода, че при липса на конкуренция ефективното регулиране е от решаващо значение за успеха на приватизацията и че, когато не може да се осигури конкуренция в даден сектор, приватизацията е по-добре да се избегне [13]. Във връзка с либерализацията на водоснабдяването в Италия подобно изследване пък достига до изводите, че фирмената неефективност не може да се обвърже еднозначно с типа собственост [14].

В този контекст възниква въпросът – защо не се търсят междинни алтернативи? Като например смесената собственост.

4. Възможностите на смесената публично – частна собственост

Смесената (публично-частна) собственост е по-рядко изследван режим на собственост, който има силен потенциал и заслужава специално внимание. Този вид собственост има своя специфика и затова може да се обособи и като самостоятелна форма, наред с останалите четири класически форми на собственост (частна, общодостъпна, колективна и държавна). Трябва да се отбележи, че смесената собственост в практиката и референтните случаи най-често се конструира по пътя на частичната приватизация, когато част от капитала на едно държавно дружество се продаде на частен инвеститор, или обратното, част от капитала на частно дружество се придобие от държавната или общинска администрация. Разбира се има и случаи, когато целево – за постигането на някакъв конкретен резултат – се учредява юридическо лице със смесено участие между частна и публична страна. Последните именно случаи могат да се отнесат към публично-частното партньорство (ПЧП). Според някои изследователи практики, при които поне един от партньорите е публично-правна организация, в това число и при неявна приватизация с увеличаване на капитала на смесени дружества чрез апортиране на държавно/общинско имущество, дори и да не могат да се класифицират строго за ПЧП, то със сигурност съдържат елементи на ПЧП [15]. Законът за публично-частното партньорство в България дефинира ПЧП като „дългосрочно договорно сътрудничество между един или повече публични партньори, от една страна, и един или повече частни партньори, от друга страна за извършването на дейност от обществен интерес“. Основната разлика

между смесената собственост и ПЧП е, че първата може да не се конституира единствено за извършването на дейност в обществен интерес, а може да преследва чисто търговски интерес. С други думи, смесената собственост има по-широко приложение.

Световната банка разглежда този вид партньорство като удачен избор при изпълнение на проекти в областта предимно на осигуряването с публични блага. То се нарича още Джойнт вентчър, съвместни предприятия или партньорства със смесен капитал. Представлява съвместна собственост между правителството и частния сектор. Съвместните предприятия изискват и двете страни да приемат идеята за споделен риск и споделени ползи, като и двете страни трябва да направят съответните вноски за развитието на дружеството и проекта. Тази дефиниция е заимствана от Световната банка и може да се приема за нейна легална такава, т.е. е в унисон с обичайните световни търговски практики [16].

Предимствата на тази форма на собственост, които Световната банка отбелязва, са:

- публичната страна може да упражнява контрол в Съвета на директорите и на ниво акционери;
- прозрачност (Съветът има достъп до финансовите отчети);
- обществено одобрение – това не е приватизация или частно предоставяне на публична услуга;
- устойчивост – дори ако частните партньори се променят, предоставянето на услугата е непрекъснато;
- дял от печалбата [16].

Предупреждава се, че публичната страна може да постигне някои от тези предимства с много по-малко дялово участие, ако дружеството е правилно конституирано.

В контрапункт недостатъците на Публично-частното партньорство, които могат да се посочат, са:

- Вграден конфликт на интереси.
- Частната страна може да предприеме опортюнистично поведение към източване на дружеството. Например: да осигурява поръчки на подизпълнители, за които да остава печалбата от дейността. Като противодействие на това публичната страна трябва да контролира сключването на договорите с подизпълнители. От друга страна, частната компания може да инициира разпродажба или прехвърляне на активи (в т.ч. и чрез апортиране) на съвместната компания. Срещу това конституиращият документ и блокиращата квота на публичния участник трябва да осигуряват защита.
- Възникване на данъчни и счетоводни възможности за източване на дружеството [16].

В литературата понякога се срещат становища, че при хипотезата на съсобственост между публичен и частен съдружник, съсобствеността често е доминирана от една страна, което често е сериозна пречка пред ефективността [17]. Такава теза поддържа и нобеловият лауреат за 2016 г. Оливър Харт.

Миноритарните акционери (например публичният съсобственик) могат да бъдат защитени, запазвайки различни права за себе си, като например:

- право да назначи един или повече членове на борда;
- право на вето при подписване на договори;

- право на вето при решенията за разпределяне на дивиденди;
- право на вето върху промяна на конституиращите документи;
- право на вето за издаване на допълнителни акции или други промени в дяловото участие в компанията [17].

Смесената собственост може да се обособи като самостоятелен режим на собственост със свои предимства, готов да предостави алтернативни консенсусни решения при сблъсък между идеологиите на частната и държавната собственост. Приватизацията не е единствената алтернатива на публичната собственост. Съсобствеността под формата на частична приватизация също може да бъде оптимална, тъй като тя намалява недостатъците на публичната собственост, при която стимулите за подобряване на качеството са слаби или пък разходите са прекомерни, и от приватизацията, където пък стимулите за намаляване на разходите са прекомерни и понякога в разрез с обществения интерес [18].

Ако иновациите за намаляване на разходите са придружени от сериозно намаляване на качеството, публичната собственост може да се окаже за предпочитане. От друга страна, ако иновациите за повишаване на качеството водят до значимо увеличение на разходите, приватизацията може да бъде най-добрият избор. И накрая, ако нежеланите странични ефекти и на двата вида иновации са съществени, частичната приватизация може да бъде оптимална, тъй като тя предпазва от прекомерни инвестиции. До тези изводи достига Патрик Шмитц в статия от 2000 г. [18].

Повечето проучвания установяват, че приватизацията има положително въздействие върху рентабилността и ефективността на фирмите [19]. Според теорията „принципал-агент“ над управителите на държавни фирми няма собственик със силна мотивация за контрол. Същевременно липсата на акции, предмет на свободна търговия на фондовата борса, изключва и механизма за оценяване на дейността на мениджъра и финансовото състояние на дружеството [20]. Наред с това и липсата на опасност от поглъщане на дружеството, са достатъчни за обясняване на слабата мотивация, която дават мениджърските договори в тези дружества, за ефективно управление [21].

При частичната приватизация част от посочените слабости на държавните фирми се неутрализират. Ако част от акциите на дружеството се търгуват на фондовата борса, докато фирмата остава под контрола на правителството, се преодолява недостатъчната информация относно управлението, като важен фактор за неефективността на държавните фирми. Опитът в Индия е адекватен в това отношение. Резултатите от частичната приватизация показват нарастване на рентабилността, производителността на труда, както и разходите за инвестиции след частичната приватизация. На първото 10-процентно намаляване на държавната собственост се открива увеличение на печалбата с 13% и на производителността на труда с 8%. На второто 10-процентно намаляване на държавната собственост – с 10% печалбата и 5% производителността на труда се увеличават. Тъй като подобренията в производителността не са придружени от съкращения на персонала, това предполага продължаваща политическа намеса от страна на правителството в тези фирми [22].

Теорията „принципал – агент“ показва, че частичната приватизация следва да доведе до силни управленски стимули чрез подобряване на информационните потоци. Първо, защото представянето на фирмите вече е публично и мениджърите са мотивирани, те могат да използват успеха на частично приватизираната фирма за по-нататъшно развитие в кариерата. Второ, възможността за изява на управленските таланти може да привлече в тези фирми по-добри мениджъри. Освен това, някои изследователи твърдят, че е

по-трудно за политиците да оказват влияние върху управленското поведение, когато фирмите не са изцяло държавна собственост, тъй като бонусите и заплатите на ръководството и персонала са прозрачни, т.е. известни на всички инвеститори и обществеността [23].

Според данни от Китай пълната приватизация причинява най-високите подобрения в производителността на труда, но и загуба на работни места. За разлика от тях, резултатите от частична приватизация са особено впечатляващи с това, че се намират доказателства за повишаване на производителността на труда, създаване на работни места и подобряване на работните заплати [24]. През 1993 г. в Китай се провежда частична приватизация като разпродажба на миноритарни дялове в държавни предприятия на частни лица. На този начален етап продажбата на по-голямата част от контролния пакет акции на частни инвеститори е забранено. Впоследствие лозунгът се променя на „запази големите, освободи малките“ и се извършва по-мощно реструктуриране на собствеността на предприятията [25]. Констатациите са, че частичната приватизация подобрява пазарната дисциплина и производителността на труда като същевременно осигурява подобрения в благосъстоянието. Резултатите показват, че правителствата имат възможност да получат по-широка подкрепа за програма, предвиждаща частична, а не пълна приватизация [24]. Такива данни имаме и от Литва и Латвия. Установява се, че най-ефективните компании в двете страни са относително малките частни и смесените публично-частни предприятия [26].

Не може да се отрече, че много често ръководителите на държавни предприятия се назначават на политически принцип, без да имат нужната квалификация. Това е един от вариантите на политическа корупция. Много често се назначават лица, свързани с частния бизнес, които умишлено саботират дейността на държавното дружество в полза на частни конкурентни интереси. Но какво би се случило, ако дадено дружество (като например БДЖ) се постави в състояние на смесена собственост. Например, приватизират се 50% от капитала и правото частният инвеститор да определя мениджмънта?! Неминуемо съществуват рискове, включително от източване на предприятието, но срещу това стоят уставът на дружеството, който може да се определи още с приватизационния договор, и 50% блокираща квота в общото събрание на акционерите.

Изследване, проведено през 2015 год., установява, че частните фирми постигат по-високи резултати в страни с по-добри регулаторни и правни рамки. Частичната приватизация може да бъде добра алтернатива в страни със слаби институции. Колкото по-силни са икономическите и публичните институции, толкова по-вероятно е приватизираните фирми да процъфтяват и да допринасят за икономическия растеж [27]. Според Дъглас Норт институциите са специфични за определено място и време и се променят постепенно [28]. За това не трябва да очакваме, че едни и същи институционални механизми ще работят еднакво на различни места по света. Това ни води към извод, че критерият трябва да бъде комплексен, да се оценява и съответната икономико-политическа, социо-културна среда, и останалите фактори: ефективност, външни ефекти, социална цена, сигурност, устойчиво развитие и др.

В българската практика смесената публично-частна собственост не е нещо ново. За съжаление тя се свързва в много случаи с негативни последици за държавата и публичния интерес, като например източване на смесеното дружество, в което държавата е апортирала свои имоти, от частния съдружник. Въпреки това в списъка на търговски дружества с държавно участие в капитала, при приватизацията на които се допуска плащане с непарични платежни средства на Агенцията за приватизация и следприватизационен контрол фигурират 1446 дружества с различен процент държавно участие, а в списъка на обявените за приватизация фигурират още 1619 дружества с под 50% държавно участие, както и още не малко с над 50% държавно участие [29]. Заслужава внимание едно дружество от последната група – тези с над 50% държавно участие – „Слънчев

брия“ АД. 75% от капитала на дружеството са държавни чрез Министерство на туризма. Останалият капитал практически свободно може да се търгува на Българската фондова борса, защото дружеството е публично. Акциите му държат сравнително постоянна цена между 3 и 5 лева за акция от 2009 година насам. До 2007 година включително дружеството редовно изплаща дивидент на акционерите. Дружеството се занимава с поддръжката на общата инфраструктура на най-големия български курорт, в това число поддръжане на пътища и алеи, ВиК и канализационни услуги, озеленяване, охрана и реклама. За разлика от много други чисто държавни дружества, именно това, че в „Слънчев бряг“ АД има и частен капитал, дори и малък такъв, два публичност на управлението на дружеството и известен натиск по отношение на ефективността на управлението му. Последното се явява добър пример от практиката, че подобни дружества могат да имат институционална основа и сравнителен успех в България, извършвайки дейност с обществена значимост при добри показатели за ефективност.

5. Заключение

Безпристрастността и обективността ни задължават да направим извод, че е невъзможно да се дадат универсални препоръки и да се фаворизира една форма на собственост за сметка на друга, а всеки казус трябва да се преценява индивидуално. Също така по-горе бе доказано, че управлението на собствеността в една или друга форма има своите предимства и недостатъци, както по отношение на транзакционните разходи, така и по отношение на външните ефекти и благосъстоянието на обществото.

Направените констатации дават част от обяснението на произхода на проблемите в транспортното строителство в България. С оглед на това, че България се отличава със слаба институционална среда, правителството трудно прилага на практика законите, а Съдебната система на страната е най-критикуваната в целия Европейски съюз, на база на направения анализ може да се заключи, че един от малкото шансове да се преодолеят проблемите се крие в смесената собственост. Тя има потенциала да неутрализира редица реални и потенциални слабости и на частната, и на публичната собственост в сектор транспортно строителство, които засегнахме до този момент.

ЛИТЕРАТУРА

1. Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в република България 2016 – 2022 г. Световна банка.
2. *Schwab, Kl.* The Global Competitiveness Report. World Economic Forum, 2018.
3. Закон за обществените поръчки. Чл. 70, ал. 2.
4. <http://www.api.bg/index.php/bg/presentar/novini/drzhavnoto-druzhestvo-avtomagistrali-she-izgrazhda-134-km-ot-am-hemus/>.
5. *Одинцова, М. И.* Институционална экономика. Изд. ГУ ВШЭ, 2007 г., с. 169.
6. *Alchian, A. A., Demsetz, H.* (1973). The Property Right Paradigm. The Journal of Economic History, Vol. 33, No. 1, pp. 16-27.
7. *Мовсесян, А. Г.* Либерализм и экономика. Логос, 2003, с. 92-93.
8. *Стиглиц, Дж.* Свободно падане, Америка, свободните пазари, кризата и виновните за нея. ИК „ИнфоДАР“, София, 2010.

9. *Понов, Т., Седларски, Т.* Институционална икономика: Възможности и неизползван потенциал, София, УИ „Св. Климент Оридски”, 2012.
10. *De Alessi, L.* The economics of property rights: a review of evidence, *Research in Law and Economics*. 1980, v. 2, p. 27-40.
11. *Jackson, P., Price, K.* Privatization and Regulation: a review of the issues, Longman, 1994.
12. *Ticha, M.* State or Private Ownership? A Survey of Empirical Studies, *Review of Economic Perspectives*, Vol. 12, ISSUE 2, 2012, pp. 120–144.
13. *Zhang, Y. Parker, D., Kirkpatrick C.* Electricity sector reform in developing countries: an econometric assessment of the effects of privatization, competition and regulation. Springer Science Business Media, LLC, 2007.
14. *Di Cosmo, V.* Ownership, Scale Economies and Efficiency in the Italian Water Sector, Springer Science Business Media, New York, 2012.
15. *Beev, Iv., Peshev, P.* Public-Private Partnership: Current Status and Prospects for Development. *Economic Alternatives* (2016/3), pp 317-319.
16. <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/>, посетен 02.06.2019 г.
17. *Hart, O. D.* Firms, Contracts and Financial Structure, Oxford: Clarendon Press, 1995.
18. *Schmitz, P.* Partial Privatization and Incomplete Contracts: The Proper Scope of Government Reconsidered, University of Bonn, Bonn, 2000.
19. *Meggison, W., Netter, J.* From state to market: A survey of empirical studies on privatization, *Journal of Economic Literature* 39, 2001, 321–389.
20. *Holmstrom, B., Tirole, J.* Market liquidity and performance monitoring, *Journal of Political Economy* 101, 1993, 678–709.
21. *Scharfstein, D.* The disciplinary role of takeovers, *Review of Economic Studies* 55, 1988, 185–199.
22. *Gupta, N.* Partial Privatization and Firm Performance, *The Journal of Finance*, vol. LX, No. 2, 2005.
23. *Boycko, M., Shleifer, A., Vishny, R.* A Theory of Privatization. *Economic Journal*, 106, 1996, 309–319.
24. *Amess, K., Du, J., Girma, S.* Full and Partial Privatization in China: The Labor Consequences. Nottingham University Business School Research Paper No. 2009-17.
25. *Jefferson, G., Su, J.* Privatization and Restructuring in China: Evidence from Shareholding Ownership, 1995-2001, *Journal of Comparative Economics*, 34(1), 2006, 146-166.
26. *Dawson, C.* Enterprises and Institutions in Transition Economies: Ownership/Control Structures, Efficiency and Equity in Lithuanian and Latvian Enterprises, Dissertation, University of Denver, 2001. p 453.
27. *Marcelin, I., Ike, M.* Privatization, financial development, property rights and growth, *Journal of Banking & Finance* 50, 2015, pp 528–546.
28. *North, D. C.* Understanding the Process of Economics Change. Princeton, N. J., Princeton University Press, 2005, pp 6.
29. <http://www.priv.government.bg/projects/-->, посетен на 29.08.2019 г.

PUBLIC-PRIVATE OWNERSHIP AS AN ALTERNATIVE FORM OF COMPANIES OPERATING IN TRANSPORT CONSTRUCTION

St. Shalamanov¹

Keywords: property rights, forms of ownership, transport construction, mixed ownership

ABSTRACT

This paper examines the various possible ownership regimes of companies operating in the transport construction industry. Production, both privately owned and publicly owned, has its advantages and disadvantages. Therefore, theory must open up new possibilities for the organization of production, especially in sectors of high public importance. The paper offers, as an alternative, the public-private property of construction companies in order to achieve better results in transport construction in terms of efficiency.

¹ Stoyan Shalamanov, Chief Asst. Prof. Dr., Dept. "Social Sciences", UACEG, 1 H. Smirnenski Blvd., Sofia 1046, e-mail: stoyan26@yahoo.com