

УДК 332.1

Суворкіна О.О.

*аспірант кафедри екологічного менеджменту,
Донецький державний університет управління*

РОЛЬ ПРИВАТИЗАЦІЇ ДЛЯ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ

У статті розглянуті сучасні методи управління регіональною інфраструктурою, наведені причини й наслідки неефективної інфраструктури. На основі проведеного історичного аналізу ходу проведення процесу приватизації, наведені виникаючі проблеми управління, підкреслена необхідність урахувати особливості регіонів при проведенні процесу приватизації й реструктуризації підприємств інфраструктури. У статті також приводяться основні вимоги, до послуг інфраструктури при побудові нової парадигми, підкреслюється, що не існує ніякої універсальної моделі реформування. На основі розгляду практики управління інфраструктурою в розвинених країнах й країнах, що розвиваються запропоновані заходи ефективного реалізації програми реформування інфраструктури регіону, які ґрунтувалися б на обліку особливостей регіону, ґрунтовному аналізі вибору форми передачі державної власності, а також оцінці витрат і наслідків проведення реформування регіональної інфраструктури країни.

Ключові слова: регіональна інфраструктура, реструктуризація, приватизація, механізм регулювання, програми реформування, сектори інфраструктури, регіональне управління.

РОЛЬ ПРИВАТИЗАЦИИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Суворкіна О.О.

В статье рассмотрены современные методы управления региональной инфраструктурой, указаны причины и последствия неэффективной инфраструктуры. На основе исторического анализа хода проведения процесса приватизации, представлены возникающие проблемы управления, подчеркнута необходимость учитывать особенности регионов при реализации процесса приватизации и реструктуризации предприятий инфраструктуры. В статье также приводятся основные требования к услугам инфраструктуры при построении новой парадигмы, подчеркивается, что не существует никакой универсальной модели реформирования. На основе рассмотрения практики управления инфраструктурой в развитых странах и развивающихся предложены меры эффективной реализации программы реформирования инфраструктуры региона, которые основывались бы на учете особенностей региона, основательном анализе выбора формы передачи государственной собственности, а также оценке расходов и последствий реализации реформирования инфраструктуры страны.

Ключевые слова: региональная инфраструктура, реструктуризация, приватизация, механизм регулирования, программы реформирования, секторы инфраструктуры, региональное управление.

THE ROLE OF PRIVATIZATION FOR INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Suvorkina O.

The modern management methods are considered by a regional infrastructure, the reasons and consequences of an inefficient infrastructure are produced in the article. On the basis of the conducted historical analysis of a course of realisation of process of privatisation, arising problems of management are resulted, necessity to consider feature of regions is underlined at realisation of process privatisation and re-structurings of the enterprises of an infrastructure. Statistical data about volumes of private investments has shown their direction, and also the countries which have received them that has given the grounds to confirm about useful influence of process of privatisation on development of an infrastructure of developing countries. In the article the basic requests presented to services of an infrastructure at construction of a new paradigm also are resulted, is underlined that there is no universal model of reforming. Each program of re-structuring and privatisation should consider accurately expressed features of each sector, and also economic, institutional, social and political features of the country. On the basis of consideration of practice of management by an infrastructure in developed and developing countries actions of effective realisation of the program of reforming of an infrastructure of region which would be based on the account of features of region, the thorough analysis of a choice of the form of transfer of a state ownership, and also an estimation of costs and consequences of realisation of reforming of a regional infrastructure of the country are offered.

Keywords: regional infrastructure, re-structuring, privatisation, mechanism of regulation, reforming program, sector of infrastructures, regional government.

Постановка проблеми. Перехід до сучасного управління розвитком інфраструктури передбачає трансформацію регіональної системи управління, котра дозволить регіонам України досягти конкурентоспроможності не тільки в країні, але й на міжнародному рівні. Впровадження сучасних методів управління інфраструктурою

регіону без належного попереднього вивчення їх застосування у розвинених країнах, розгляду та оцінки наслідків їх впровадження, впливу на добробут населення й різноманітні сектори економіки не тільки не приведе до зростання конкурентоспроможності економіки, але зможе викликати соціальну напруженість та економічний спад.

Метою статті є вивчення та дослідження практики застосування сучасних методів управління інфраструктурою регіону для забезпечення його економічного зростання.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Вагомий внесок у формування наукових засад регіонального управління, оцінку та аналіз програм реформування регіональної інфраструктури, розвиток сучасних методів управління регіонами зробили такі провідні науковці, як Е. Алаєв, О. Амоша, З. Герасимчук, С. Мельник, В. Симоненко, Д. Стеченко, М. Чумаченко, М. Макаренко, Л. Сотниченко та інші.

Основні результати дослідження. В останній чверті ХХ ст. приватизація державної власності стає глобальним процесом, що одержав саме широке поширення. Повною мірою й насамперед вона захопила країни Європи. Приватизація була різноманітною як за формами проведення, так і за моделюванням прав власності. Вона означала перехід прав власності від держави до приватних осіб на умовах повного продажу державних фірм приватним особам або продажу частини активів і делегування прав щодо розпорядження державним майном. Етапу приватизації практично скрізь передував процес реструктуризації, що здійснювався з метою істотного підвищення конкурентоспроможності й інвестиційної привабливості вибраної фірми. У підсумку створювалися умови максимальної вигоди як для держави, так і для наступної діяльності фірми в конкретних ринкових ситуаціях.

На початку 1990-их років, наприклад, країни, що розвиваються зазнавали щорічних збитків приблизно у 180 млрд. дол. США через недооцінку й технічну неефективність водного транспорту, залізниць, автодоріг, і електромереж, що прирівнюється до обсягу щорічних інвестицій у ці сектори [1]. Зі зростаючим дефіцитом бюджету й нездатністю держави підтримувати й розширювати послуги інфраструктури, більшість економік розвитку та переходу просто не могли витримати приналежні державі послуги. Боргові й фінансові кризи, об'єднані з незвичайно слабким виконанням, стимулювали сильний тиск на проведення реформування інфраструктури. Мережі послуг інфраструктури забезпечують вирішальне обслуговування виробництва й торгівлі, і відповідно, значно впливають на зростання національного виробництва [2; 3]. Таким чином, економічний розвиток залежить від цієї інфраструктури – і відмова її перетворити й модернізувати може підірвати національну конкурентоспроможність і викликати ризики економічного застою.

Емпірична оцінка економічного регулювання показує, що в безлічі обставин його вплив відхиляється суттєво від ефективності. Регулюючий вплив є результатом комбінації інформаційних проблем, що стоять перед регуляторами й складними посередницькими відносинами, породженими структурою контролю. В економічних системах, що розвиваються, підсилюється нестача технічної й економічної експертизи в критичних областях, підсилюються істотні інформаційні й аналітичні вимоги. Дійсно, за деякими обставинами у цих країнах витрати на регулювання може перевищити пільги приватизації.

Закордонна практика показує, що при управлінні інфраструктурою, використовуючи методи приватизації, насамперед слід зосередитися на: пересліду-

вання соціальної справедливості й розвитку універсального обслуговування – через ціноутворення, яке врівноважує економічну ефективність і соціальну справедливість; забезпеченні стимулів для інвестицій так, щоб реформи залучили додаткові ресурси в сектор, щоб розширити, модернізувати, і поліпшити засоби й послуги інфраструктури; розвитку слушної конкуренції, знижуючи бар'єри входу й надаючи доступ новим учасникам до інфраструктури; полегшенні впровадження інновацій, зосереджуючись на цілях, які будуть досягнуті, завдяки роботі операторів і інвесторів, щодо впровадженню ефективних технологій і інноваційних заходів обслуговування; захисті охорони здоров'я й безпеки, і догляді за забрудненням навколишнього середовища.

У кожній програмі реформування інфраструктури є три головні елементи: приватизація, конкурентоспроможне реструктурування й реформа, що регулює. На практиці при проведенні приватизації слід звернути увагу на ці елементи, однак у сферу уваги найчастіше попадає тільки приватизація. Щоб одержати більший дохід, держави продають деякі послуги як монополії, замість того, щоб розбудовувати конкуренцію.

Визнаючи проблеми в роботі державних, монолітних мереж інфраструктурних послуг, керуючись технологічним прогресом і розвитком економічного мислення майже всі індустріальні та економіки розвитку й переходу здійснили реформи інфраструктури. Ці інституціональні реформи спричинили комбінацію конкурентоспроможного реструктурування, приватизації, і регулюючих механізмів. Через їхні фінансові, технічні, і організаторські ресурси приватні організації представляються, як ті, що володіють порівняльними переваги на швидко мінливих ринках і технологіях мережі послуг інфраструктури. У такий спосіб перебалансування ролей приватних і суспільних секторів було невід'ємною частиною кожної програми реформи інфраструктури.

Ключова привабливість приватизації полягає в тому, що вона поміщає перебудову цін з основними витратами в центр порядку денного реформи. Інвестори вимагають встановлення тарифів, що відображають собівартість перш, ніж вони передадуть свій капітал і розширять мережі. Крім того, мережі послуг більше не розглядаються як монолітні природні монополії, а як окремі дії у відповідності до різних економічних особливостей.

Відображаючи такі події, нова парадигма з'явилася для організаційного реструктурування мережі послуг інфраструктури. Згідно із цією моделлю [4]:

- Послуги мережі повинні бути роз'єднані й горизонтально й вертикально, з різними власниками для потенційно конкурентоспроможних компонентів і природних монополістичних компонентів.

- Для пом'якшення конкуренції або структурно конкуруючої діяльності уряд втручається в механізм ринку й обмеження власності.

- Тільки компоненти, неминуче пов'язані із природною монополією або істотний амортизований капітал, повинні бути поміщені під регулювання й можливо навіть управління суспільним сектором.

Слід підкреслити, що нова модель представляє істотні погрози якщо не супроводжується відповідними структурними й регулюючими гарантіями.

Спроби встановити ефективне регулювання, особливо на таких природно монополістичних маленьких ринках, буде ймовірно перешкоджати нестача технічної експертизи, недостатньо встановлені попередні умови (такі як розвинені системи обліку), і стійка політична й адміністративна культура. У такий спосіб відносини між приватизацією, стимулами, і ефективністю складні – і відмінність між державною власністю, і приватною власністю в економіках, що розвиваються часто набагато менш відмінна чим в країнах з більш сильними установами й краще розвиненими приватними секторами. У багатьох сегментах транспортного сектору: залізниці, автоперевезення, порти, авіалінії, міжміські перевезення – тиск між- та внутрішньо-модальної конкуренції виправдовує істотна лібералізація й приватизація в більшості країн. Це складно для регуляторів і постачальників послуг передбачити ефективність, чутливих до ринку вертикальних відносини й комбінації логістичних ролей серед залізничного транспорту, автоперевезень, перевезень на баржі, портової діяльності, авіаліній, складів і т.п.

Але досвід як розвинених індустріальних економік, так і економік, що розвиваються підтверджує те, що пророкує теорія: децентралізоване, орієнтоване на ринок управління, викликані ринком стимули – це самий вірний спосіб досягти ефективних, інноваційних рішень щодо потреб цих транспортних засобів [5].

Важливо, однак, розрізнити транспортні послуги – які є взагалі конкурентоспроможними або конкуруючими – і транспорт – у якого можуть бути природні монополістичні особливості. Для залізничної платформи, основної й доступної інфраструктури порту, і частини засобів аеропорту – монополія неминуха бо залучений значний амортизований капітал, суспільне регулювання є істотним.

Реструктурування електромереж й приватизація більш проблематичні в економічних системах розвитку й переходу. У більшості з них ціни на електромережі були низькі, і їхня перебудова за основними витратами була відвернена політичними діями (спроби влади країн підняти тариф під час серйозних нестач привели до бунту). Приватні учасники, що зіткнулися з істотними капіталовкладеннями, природно намагалися б щоб майбутні ціни забезпечили відповідний дохід.

Нова модель, здійснена правильно, пропонує занадто великі пільги, щоб їх проігнорувати як для держави, операторів, так і споживачів. Однак, це не повинно переслідуватися в певній країні або промисловості, ретельно не оцінюючи її інституціональні й структурні передумови, і без явної уваги до проблем, що їх викликали.

Крім того, забезпечення багатьох інноваційних, чуйних до ринку сервісних послуг вимагає інвестицій у фізичну інфраструктуру. У нез'язаних системах постачальникам конкурентоспроможних заключних послуг може бути складно скоординуватися з монополістичними власниками мереж інфраструктури, якщо їх стимули для інвестицій не перебувають у гармонії. Все-таки обставини в більшості економіках, що розвиваються абсолютно протилежні. Ці країни вимагають істотних нових інвестицій в інфраструктуру, або тому що їхні мережі слабозвинені або тому що вони не були відповідно підтримані або модернізовані (або те й інше) [6].

Роз'єднання може зменшити потребу в регулюванні, ізолюючи монополістичні сегменти, і замінюючи регулювання конкуренцією. Але навіть при цьому, їхня діяльність стає набагато більш чутливою до регулюючої ефективності. Фактично, деякі неефективні методи (такі як внутрішні поперечні субсидії), які були терпимі в монополістичному навколишньому середовищі, можуть нанести набагато більше збитку в новім регулюванні.

Щоб одержати пільги роз'єднання, політика повинна погодити регулюючий нагляд монополістичних дій з конкуренцією, що збільшується. У такий спосіб роз'єднання робить регулююче завдання більш складним, що, імовірно, буде проблемою в навколишньому середовищі зі слабкою встановленою здатністю у більшості економічних систем розвитку й переходу.

Досліджуючи практику провідних країн й країн, що розвиваються можна сформулювати заходи ефективної реалізації програми реформування інфраструктури регіону, котрі ґрунтувалися б на урахуванні особливостей регіону, ґрунтовному аналізі вибору форми передачі державної власності, а також оцінки витрат та наслідків проведення реформування регіональної інфраструктури країни.

Все це має забезпечити ефективні процеси приватизації й запобігти втраті тих пільг, котрі передбачають ці нові методи управління інфраструктурою. Конкурентоспроможна реструктуризація, приватизація та відповідні регулюючі механізми допоможуть реалізувати програму реформування інфраструктури регіону та досягти йому головної мети – зростання добробуту населення та зайняти сильні позиції на ринку.

Висновки. Отже, ключовий аргумент за приватизацію - те, що приватні власники й оператори, які виявляються перед конкуренцією, мають сильні стимули й більш пристосовані управляти витратами й реагувати на споживчий попит, впроваджувати нові технології й методи управління. Приватизація й скасування держконтролю значно поліпшили фізичну роботу, якість обслуговування, і інші аспекти ефективності в багатьох економічних системах. Регулювання, що дозволяє підвищити добробут, полегшити інвестування, інновації повинне бути сумісним з особливостями країни - особливо її розміром, технічною експертизою, ревізією технологій, фінансовими умовами й ефективністю системи оподаткування, і економічними особливостями її промисловості.

Закордонна практика показує, що при управлінні інфраструктурою, використовуючи методи приватизації, насамперед слід зосередитися на:

- переслідування соціальної справедливості й розвитку універсального обслуговування – через ціноутворення, яке врівноважує економічну ефективність і соціальну справедливість;
- забезпеченні стимулів для інвестицій так, щоб реформи залучили додаткові ресурси в сектор, щоб розширити, модернізувати, і поліпшити засоби й послуги інфраструктури;
- розвитку слушної конкуренції, знижуючи бар'єри входу й надаючи доступ новим учасникам до інфраструктури;
- полегшенні впровадження інновацій, зосереджуючись на цілях, які будуть досягнуті, завдяки роботі операторів і інвесторів, щодо впровадженню ефективних технологій і інноваційних заходів обслуговування;

- захисті охорони здоров'я й безпеки, і догляді за забрудненням навколишнього середовища.

У кожній програмі реформування інфраструктури є три головні елементи: приватизація, конкурентоспро-

можне реструктурування й реформа, що регулює. На практиці при проведенні приватизації слід звернути увагу на ці елементи, однак у сферу уваги найчастіше попадає тільки приватизація.

1. *The Brazilian Railroad Industry: Options for Organizational Restructuring. Report 11752-BR. Washington, D. C.: World Bank. 1994.*

2. *World Development Report 1994: Infrastructure for Development. New York: Oxford University Press: World Bank. 1994.*

3. *Newbery, D. Privatization, Restructuring and Regulation of Network Utilities. Cambridge, Mass.: MIT Press. 2000.*

4. *Guasch, J., and Blitzer C. State-Owned Monopolies: Horizontal and Vertical Restructuring and Private Sector Access Issues. World Bank, Latin American and the Caribbean Technical Department, Washington, D. C. 1993.*

5. *Макаренко М. В. Державно-приватне партнерство як інструмент підвищення конкурентоспроможності регіонів / М. В. Макаренко // Економіка та держава: [Текст]: Київ – № 8. – 2014. – С. 14-19.*

6. *Сотниченко Л. Л. Визначення передумов й обґрунтування факторів розвитку транспортної інфраструктури регіонів України / Л. Л. Сотниченко // Агросвіт. – 2015. – № 10. – С. 45-51.*

E-mail: marimakva@gmail.com