

УДК 332.1

А. А. Сотниченко,  
к. е. н., доцент, Одеська національна морська академія

## ДОСЛІДЖЕННЯ ПРАКТИКИ РЕФОРМУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

L. Sotnichenko,  
Ph.D., Associate Professor, Odessa National Maritime Academy

### THE PRACTICE OF REFORMING OF A REGIONAL INFRASTRUCTURE IS RESEARCH

*У статті розглянуто сучасні методи управління регіональною інфраструктурою, наведено причини й наслідки неефективної інфраструктури. На основі проведеного історичного аналізу ходу проведення процесу приватизації, наведені виникаючі проблеми управління, підкреслено необхідність урахувати особливості регіонів при проведенні процесу приватизації й реструктуризації підприємств інфраструктури.*

*Статистичні дані про обсяги приватних інвестицій показали їхній напрям, а також країни, які їх одержали, що дає підстави стверджувати про корисний вплив процесу приватизації на розвиток інфраструктури країн, що розвиваються.*

*У статті також приводяться основні вимоги, до послуг інфраструктури при побудові нової парадигми, підкреслюється, що не існує ніякої універсальної моделі реформування. Кожна програма реструктуризації й приватизації повинна враховувати чітко виражені особливості кожного сектору, а також економічні, інституціональні, соціальні й політичні особливості країни.*

*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 видатків і наслідків проведення реформування регіональної інфраструктури країни.*

*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.*

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

*Key words: a regional infrastructure, re-structuring, privatisation, the mechanism of regulation, the reforming program, the sector of infrastructures, a 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.

Як показує досвід розвинених країн світу, зокрема ЄС, першими кроками до розвиненої інфраструктури стали процеси її реструктуризації та приватизації, оскільки впровадження сучасних методів управління, застосування інноваційного підходу в управлінні інфраструктурою регіону потребує залучення значних інвестицій. Отже,

кожна програма реформування інфраструктури вимагає пошуку нових ресурсів та механізмів, котрі забезпечать такі фінансові надходження та належний рівень розвитку інфраструктури.

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.

Усвідомлюючи значимість таких методів управління інфраструктурою для формування регіональної системи управління, зупинимося на них більш детально.

## МЕТА ДОСЛІДЖЕННЯ

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

## АНАЛІЗ ОСТАННІХ ПУБЛІКАЦІЙ ТА ДОСЛІДЖЕНЬ

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

## ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ 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: Великобританію, Німеччину, Францію, Італію, Іспанію, Португалію, Туреччину, Росію, Польщу, Чехію, Угорщину, Румунію, Болгарію, а також країни Америки: Канаду, Аргентину, Бразилію й країни Азії: Японію, Індонезію, Малайзію, Таїланд і інші країни. 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.

Більшу частину 20-го сторіччя в більшості країн мережа послуг: електромережі, телекомунікаційні мережі, залізниці, водопостачання, природний газ та інші представляли собою вертикально й горизонтально інтегровані державні монополії під контролем відповідного міністерства. Величезна економічна важливість інфраструктури, бажання захистити суспільний інтерес до промисловості, що надає важливі послуги, занепокоєння щодо монополістичної влади, привели уряд до висновку, що контроль над цими послугами не міг бути доручений спонуканням й штрафам вільних ринків. Держава також вважала що залучення більших інвестицій, суспільних ресурсів вимагає збільшення інфраструктурного охоплення.

Минуле десятиліття побачило разучі зміни в уявленні щодо форм власності, організації й регулювання мережі послуг. Нова модель закликає до зростання впевненості щодо, поліпшення ефективності приватної інфраструктури, просування інновацій, і підвищення рівня послуг. Але після ряду фінансових криз, корпоративних скандалів, і краху фондового ринку, Каліфорнійської кризи електромереж, і потрясінь в усьому світі, виникає питання про те, що повинно бути зроблено для інфраструктури, які позитивні й негативні сторони нової моделі, за якими принципами будуть відбуватися реструктуризація, регулювання й розширення інфраструктури? В економічних системах розвитку й переходу головною причиною неефективної роботи інфраструктури були недостатні інвестиції, які

відбувалися в значній мірі через відмову урядів пропонувати тарифи, що відображають собівартість, особливо під час періодів високої інфляції. При державній власності ціни впали до рівня, який не могли покрити інвестиції, необхідні для задоволення зростаючого попиту. Ця проблема відкладалася доти, доки держави могли забезпечити субсидії, і міжнародні фінансові установи мали бажання їх виручити. Але роки недостатнього фінансування й невдач привели до системних проблем і істотному дефіциту інфраструктури та втрати добробуту в економічних системах розвитку й переходу. Неефективність інфраструктури обмежила внутрішнє економічне зростання, послабила міжнародну конкурентоспроможність, і перешкодила закордонним капіталовкладенням.

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 вирішальноє 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.

Розглянемо докладніше методи регулювання мережі послуг інфраструктури, що залежать від їх унікальних економічних особливостей, які роблять їх, цілком для втручання держави, яка займається їхнім регулюванням в інтересах суспільства. До особливостей відносять [4]:

— Екстенсивну економію від масштабу й розміру, що звичайно приводить до концентрації ринку й заборони конкуренції. У результаті регулювання не може бути повністю скасоване.

— Великі капіталовкладення, котрі не окупаються відносно постійних та перемінних витрат. До таких капіталовкладень відносять ті, котрі в короткому та середньому періоді не можуть бути покриті, навіть при зупиненні виробництва. Такі витрати накладають значні ризики й перешкоджають входу новим постачальникам послуг.

— Істотність послуг для широкого діапазону користувачів, що робить їх забезпечення й оцінювання політично чутливим.

Екстенсивна економія за рахунок зростання виробництва й розширення його розміру часто приводять до монополістичної організації мережі послуг інфраструктури. Великі капіталовкладення, котрі не окупаються посилюють проблему влади на ринку. Оскільки приватні інвестори почувають себе вразливими, вони зменшують свої інвестиції й вимагають високі премії за ризик [5]. Ці основні ознаки характерні для послуг інфраструктури у різних секторах, створюють спеціальні проблеми для ефективного регулювання.

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, підсилилася нестача технічної й економічної експертизи в критичних областях, підсилилися істотні інформаційні й аналітичні вимоги. Дійсно, за деякими обставинами у цих країнах витрати на регулювання може перевищити пільги приватизації. Існує нагальна потреба:

— Поглибити розуміння того, як проектувати ефективні й практичні регулюючі механізми без наявності технічної й економічної експертизи.

— Ідентифікувати вибір структурної перебудови промисловості.

— Розробити більш точні критерії, що розрізняють випадки втручання, та випадки, де це не потрібно.

— Розвинути моделі для оптимального розподілу недостатніх регулюючих ресурсів серед фірм і секторів з

**Таблиця 1. Період виключного права продажу в телекомунікаційному секторі Латинської Америки**

Країна	Початок виключного права продажу	Період продажу (роки)
Аргентина	1990	10
Болівія	1995	6
Еквадор	1995	5
Гондурас	1995	10
Мехіко	1990	6
Нікарагуа	1995	4
Панама	1997	5
Перу	1994	5
Венесуела	1991	9

різними розмірами, технологіями, інформаційними асиметріями, і політичними обмеженнями.

— Ідентифікувати відповідний, можливо менш складний, інструмент втручання, що краще підходить для регуляторів у країнах розвитку й переходу.

Таким чином, загальні цілі регулювання інфраструктурою полягають у тому, щоб розвинути ефективні ринки. 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, 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 (табл. 1).

Члени Європейського союзу усе більше і більше приходили до того, щоб бачити державні монополії як перешкоди для міжнародної торгівлі товарами й послугами. Таким чином, у 1990-их р. було випущено ряд директив, щоб створити єдиний ринок, де товари, послуги, люди, і капітал могли переміщатися вільно.

Ці директиви прописували правила для телекомунікаційних мереж, залізниць, електромереж, і ринків природного газу для держав-членів ЄС, плануючи загальну основу регулювання й звільняючи цю промисловість. Але невелика увага була приділена проблемам індустріального реструктурування або деталям виконання політики, і не було ніякої уважної оцінки витрат і пільг від цих реформ. Після США, Великобританії, що провела реструктуризацію й приватизацію, Європейського союзу, що випусти директиви, котрі закликали до великої лібералізації (але залишалися стриманими до питання власності) і побудови єдиного ринку, сильний рух приватизації почав охоплювати економіки, що розвиваються та перехідні економіки.

Протягом 1990—2001 рр. 132 із цих країн зробили незалежні кроки, щоб увести приватну власність у їхні сектори інфраструктури. Під час цього періоду ці країни отримали 750 млрд дол. приватних інвестицій в інфраструктуру через приватизацію, проекти зовсім нових підпри-

ємств й контракти, що залучають головні капіталовкладення (табл. 2).

Між 1990—2001 рр. більше ніж 750 млрд дол. були інвестовані у 2500 приватних проектів інфраструктури в економіках, що розвиваються. Ці інвестиції, різні за різними регіонами. Наприклад, майже половина з них пішла до інфраструктури Латинської Америки й Карибського басейну (головним чином через позбавлення прав) і більше чим чверть, пішла до Східної Азії й Тихого океану (головним чином у проекти зовсім нових підприємств) (рис. 1).

Визначаючи 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 організаційські 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 програм 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 розширяють 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 [7]:

— 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.

Глобальна хвиля приватизації інфраструктури й лібералізація у 1990-их роках були істотним відхиленням від попередніх економічних угод. Це відхилення брало під сумнів потребу в державній власності на мережі послуг. У результаті це стало широко визнаним, що монополістична сервісна модель більше не застосовується — і, можливо, ніколи не повинна поширюватися на всю мережу вироблення інфраструктурних послуг. Ще недавно індустріальні країни розраховували на стару, вертикально інтегровану модель, щоб розвивати гарну інфраструктуру.

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

В останні роки інфраструктура в економіках, що розвиваються була наповнена трьома пов'язаними проблемами:

— Хронічне погіршення якості обслуговування й серйозний підрив здатності постачальників відповісти на новий попит і розширити обслуговування, що було викликано істотним недоліком інвестицій. У результаті великі частини сільських і віддалених слаборозвинених міських поселень випробовують недолік у доступі до основних послуг.

— Призначення збиткової ціни. Це і її рівень і структура, що перебувають у суперечності з тим, щоб забезпечити економічну ефективність і аргументацією соціальної справедливості.

— Незвичайно низька діяльність і фінансове забезпечення підприємств комунального господарства, що виснажують державні бюджети, що забирають ресурси від інших важливих послуг (таких як здоров'я й освіта), й перешкоджають внутрішньому економічному зростанню й міжнародній конкурентоспроможності.

Робота кожного сектору інфраструктури багатогранна й не піддається категоричним оцінкам. Але враховуючи звичайні проблеми, що стоять перед цими секторами в економіках, що розвиваються, оцінка реформ, використовує три широкі критерії: рівні інвестування (і в такий спосіб розширення обслуговування), ефективність діяльності (технічна), і ефективний розподіл (як позначено перебалансування тарифів).

Реструктурування послуг мережі за минулі два десятиліття показало, що немає ніякої універсально відповідної моделі для реформування [8]. Кожна програма реструктурування й приватизації повинна врахувати чітко виражені особливості кожного сектору (його основні економічні ознаки й технологічні умови його виробництва) і економічні, інституціональні, соціальні, і політичні особливості країни.

Обмеження державної власності є численними й широко прийнятими. Але це не має на увазі, що приватні підприємства — це переважаюча організаційна форма для всієї діяльності в інфраструктурі й у кожній країні. Перш, ніж державна власність буде замінена, власність і потреби запропонованої альтернативи повинні бути ретельно оцінені — не тільки взагалі, але також і окремо, за кожним видом діяльності.

Пільги приватизації надходять від змінених стимулів для приватизованих фірм. Але ті стимули також залежать від конкуренції й регулювання, що стоять перед такими фірмами [9]. У багатьох економіках, що розвиваються маленькі ринки обмежують можливості конкуренції серед послуг.

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: залізниця, автоперевезення, порти, авіалінії, міжміські перевезення — тиск істот- та внутрішньо-модальної конкуренції виправдує містна лібералізація й приватизація в більшості країн. Це складно для регуляторів і постачальників послуг передбачити ефективність, чутливих до ринку вертикальних відносин і 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.

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 немінуча 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 проігнору-

**Таблиця 2. Приватні інвестиції до секторів інфраструктури в економічних системах розвитку у 1990–2001 рр., млрд дол. США**

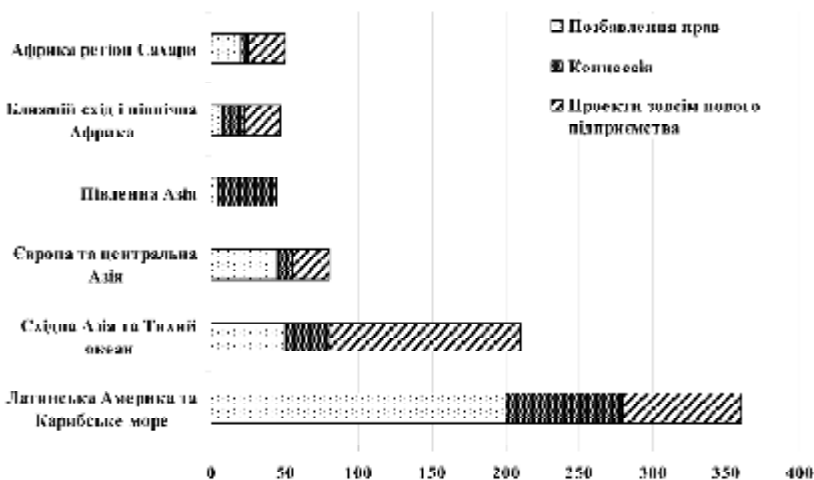
Роки	Телекому-нікаційні мережі	Електромережі	Транспорт	Води	Газ	Усього
1990	6,2	1,3	10,3	—	—	17,8
1991	13,5	1,3	3,5	0,1	—	18,2
1992	7,9	3,9	4,6	2,0	4,0	27,4
1993	10,9	11,1	5,7	7,9	4,6	40,2
1994	20,3	15,2	8,9	0,5	1,8	46,7
1995	20,1	20,9	12,0	1,8	4,1	58,9
1996	29,7	30,6	17,4	1,9	3,0	82,6
1997	45,4	48,7	21,7	9,3	3,3	128,4
1998	57,3	24,6	18,4	2,4	6,5	109,2
1999	43,3	14,4	8,9	6,9	3,7	77,2
2000	45,3	26,4	11,6	4,8	2,1	90,4
2001	31,7	10,0	12,4	2,2	1,2	57,5
Усього	331,6	213,4	135,2	39,8	34,5	754,5

вати 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, чужих 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 абсолютної 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).

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.



**Рис. 1. Інвестиції до інфраструктури у 1990–2001 рр. у Латинській Америці та Східній Азії, млрд дол. США**

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 оцінці витрат та наслідків проведення реформування регіональної інфраструктури країни (рис. 2).

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

### Література:

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. Spiller P., Savedoff W. Commitment and Governance in Infrastructure Sectors. In F. Besanes, E. M. Uribe, and R. Willig, eds., Can Privatization Deliver? Infrastructure for Latin America. Washington, D.C.: InterAmerican Development Bank and Baltimore, Md.: The Johns Hopkins University Press, 1999.

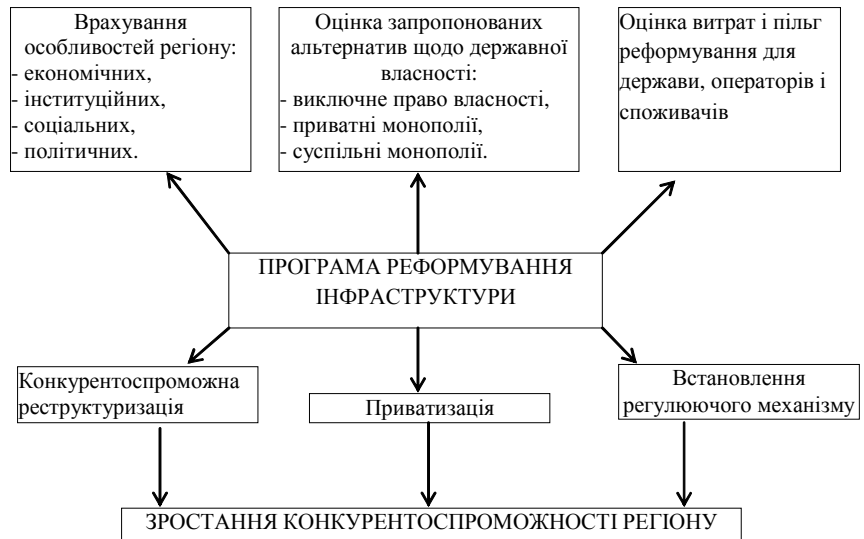


Рис. 2. Заходи ефективної реалізації програми реформування інфраструктури регіону

5. Zelner B., and W. Henisz. "Politics and Infrastructure Investment." Georgetown University, Washington D.C. 2000.

6. Estache A. Privatization and Regulation of Transport Infrastructure in the 1990s. / A. Estache // The World Bank Research Observer. — 2001. — № 16 (1). — P. 85—107.

7. 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.

8. Laffont J.-J. Enforcement, Regulation and Development / J.-J. Laffont // Journal of African Economies. — 2003. — № 12 (supplement 2). — P. 193—211.

9. Vickers J. Economic Perspectives on Privatization / J. Vickers, G. Yarrow // Journal of Economic Perspectives. — 1991. — 5 (2). — P. 11—32.

### References:

1. World Bank (1994), "The Brazilian Railroad Industry: Options for Organizational Restructuring, Report 11752-BR", available at: <http://www.slideshare.net/the-restructuring-and-privatisation-process> (Accessed 5 November 2014).
2. World Bank (1994), "World Development Report 1994: Infrastructure for Development", available at: <http://documents.worldbank.org> (Accessed 5 November 2014).
3. Newbery, D. (2000), "Privatization, Restructuring and Regulation of Network Utilities", available at: <http://mitpress.mit.edu/books/privatization-restructuring-regulation-network-utilities> (Accessed 5 November 2014).
4. Spiller, P. and Savedoff, W. (1999), Commitment and Governance in Infrastructure Sectors." In F. Besanes, E. M. Uribe, and R. Willig, eds., Can Privatization Deliver? Infrastructure for Latin America, The Johns Hopkins University Press, Washington, USA.
5. Zelner, B. and Henisz, W. (2000), "Politics and Infrastructure Investment.", Georgetown University Washington D.C., available at: <http://www-management.wharton.upenn.edu> (Accessed 5 November 2014).
6. Estache, A. (2001), "Privatization and Regulation of Transport Infrastructure in the 1990s.", The World Bank Research Observer, vol. 16, no. 1, pp. 85—107.
7. Guasch, J. and Blitzer, C. (1993), "State-Owned Monopolies: Horizontal and Vertical Restructuring and Private Sector Access Issues.", World Bank, Latin American and the Caribbean Technical Department, Washington, D.C. available at: <http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer.pdf> (Accessed 5 November 2014).
8. Laffont, J.-J. (2003), "Enforcement, Regulation and Development", Journal of African Economies, vol. 12 (supplement 2), pp. 193—211.
9. Vickers, J. and Yarrow, G. (1991), "Economic Perspectives on Privatization", Journal of Economic Perspectives, vol. 5, no. 2, pp. 11—32.

Стаття надійшла до редакції 11.09.2014 р.