

УДК 330.59:504.38

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

ИЛЬЧЕНКО Светлана Виталиевна*кандидат экономических наук,
старший научный сотрудник*

Торговля и транспорт представляются двумя взаимозависимыми и взаимоопределяющими переменными устойчивого экономического и социального развития. Рост показателей торговли, изменения в территориальном распределении товарных потоков и их структуре приводит к необходимости роста и адаптации транспортной инфраструктуры и качества предоставляемых услуг. В свою очередь, несоответствие наличных мощностей транспорта, плохой уровень обслуживания, могут в перспективе снижать темпы социально-экономического развития страны. Мировая торговля с февраля 2012 г. четвертый месяц подряд продолжает наращивание активности. Рост наблюдался как в сфере услуг, так и в промышленности. Глобальный композитный индекс мирового промышленного производства JPMorgan PMI в феврале составлял 55,5 в сравнении с 54,5 в январе [1]. Имеющиеся в распоряжении Украины транспортные мощности все предыдущие годы испытывали нехватку грузо- и пассажиропотоков. Проводимые постепенно программы модернизации и проекты развития учитывали, в первую очередь, динамику развития мировой экономики на перспективу и возможные потребности на будущее. На фоне проводимых предприятиями мероприятий в этом направлении крайне

остро ощущалось, с одной стороны, излишнее сдерживание инициатив со стороны государства, с другой стороны, недостаточно оформленная законодательно-правовая база, которая в силу ряда объективных и субъективных причин не сбалансирована должным образом.

За прошедший год активно решаются вопросы именно в этом поле. Именно в транспортной отрасли приняты наиболее «революционные» законы и внесены изменения в сопутствующие акты. В настоящий момент активно решаются вопросы целесообразности проведения разных форм приватизации стратегически важных транспортных предприятий. Сложившаяся ситуация привела к необходимости анализа существующих подходов в мировой практике и обоснования рекомендаций для развития транспортно-комплекса Украины, чему и посвящена данная статья.

Вопрос проведения кардинальных преобразований в любой отрасли хозяйственной деятельности страны – настолько комплексный и сложный, насколько и всегда актуальный. Беспрецедентное начало приватизации транспортных предприятий было положено еще в 1983–87 гг. М. Тэтчер, и с тех пор не утихают споры в целесообразности или абсолютной недопустимости такого подхода. Исследованию этого направления посвящены труды украинских [2–4] и зарубежных ученых [5–7].

Построение конкурентоспособной экономики страны – задача многокритериальная с влиянием множества внутренних и внешних факторов. Эффективность функционирования экономики в жестких условиях рынка во многом зависит от степени самостоятельности хозяйствующих субъектов. До недавнего времени исторически все предприятия транспортной отрасли находились в государственной собственности. Безусловно, что эффективность работы предприятий в рыночных условиях была недостаточной из-за строгих директивных механизмов реализации всех и каждого решений, в первую очередь, конечно,

финансово-экономических, инвестиционных вопросов развития, тарифов и сборов. Наличие высококонкурентных рынков транспортных услуг исключает возможность директивного предписания вышеперечисленных пунктов, при условии выживания в условиях этих рынков и получения позитивного результата в долгосрочном периоде.

Вспомним, что одним из основных мотивов замены одного вида собственности на иной, во всех странах служил аргументы неэффективности государственного управления и недопустимости политического воздействия на процесс принятия решений предприятием. Спустя достаточное количество времени, оценивая результаты проведенных реформ в разных точках мира, можно с уверенностью сказать, что по большей части эти выводы являлись результатом политических идеологем, не подтвержденных серьезными научными результатами. В работах ученых [8, 9], проведенных для развивающихся стран, оцениваются коэффициенты частных и государственных инвестиций в отношении роста ВВП этих стран, и авторы приходят к выводу, что маргинальная производительность частных инвестиций больше, чем таковая государственных инвестиций. В статье [10] представлены четыре аргумента скептического отношения к приватизации. Первый: при сравнении затрат и доходов предприятий частной и государственной собственности далеко не всегда предпочтения заслуживает первая. Второе: эмпирические данные не подтверждают строгую взаимосвязь между формой собственности и эффективностью. Третье: в то время как наличие конкуренции чаще всего рассматривается как благоприятное условия, далеко не всегда приватизация приводит к повышению эффективности даже в конкурентной среде, в случаях, когда конкуренция подразумевает наличие высоких социальных издержек и компенсационных выплат. Четвертое: существенная доля людей психологически более ориентирована на общественное, чем на частное в разных формах. В работе [11] с помощью probit- и logit- модели оцениваются детерминанты приватизации и их эффект на показатели роста ВВП. Найдена позитивная взаимосвязь между приватизацией и экономическим ростом на основе исследования 35 развивающихся стран за период с 1988 по 1992 гг. Проведенный анализ показал, что приватизация инфраструктуры и промышленности оказывает влияние на рост экономики в намного большей степени, чем приватизация услуг. Исследователи [12] в противовес [11] продемонстрировали стойкую отрицательную взаимосвязь между приватизацией и ростом ВВП, проанализировав 63 развивающихся страны. Общее заключение всех исследователей состоит в том, что бесконтрольная максимизация прибылей собственниками предприятий ведет к угрозе банкротства гораздо увереннее и быстрее, чем бюрократизация и политизация процессов принятия решений, хотя неэффективность в таких условиях работы отрицать сложно.

Как говорилось выше, такие категории как торговля и транспорт представляются взаимообуславливающими и взаимозависимыми. Вернемся к основным причинам проведения приватизации в мире: смягчение государственно-

го долга, сокращение бюджетного дефицита, ослабление нагрузки на Государственный бюджет и, в определяющей степени, политические мотивы.

Посмотрим на макроэкономические показатели Украины.

На фоне высокой базы сравнения прошлого года темп прироста индекса производства базовых отраслей составлял в феврале 2012 г. 2,8% в годовом исчислении [1].

Таблица 1

Основные показатели развития реального сектора (изменения нарастающим итогом с начала года, %)

Показатели	2011		2012	
	ноябрь	декабрь	январь	февраль
Индекс производства базовых отраслей ¹	10,5	5,0	3,1	2,8
Объемы промышленного производства ¹	12,3	0,2	2,0	1,6
Объемы сельскохозяйственного производства	5,0	17,5	0,5	0,4
Транспорт (грузооборот)	13,0	5,8	-0,6	-5,6

¹ В сравнении с соответствующим месяцем предыдущего года. Источник: [1].

В 2011 г. уровень валового внешнего долга Украины уменьшился до 76,6% от ВВП в сравнении с 85% на начало года и 01.01.12 г. составил 126,2 млрд дол. США.

Дефицит Сведенного бюджета в 2011 г. составлял 23,6 млрд грн или 1,8 % ВВП [1], покрываемый, в основном, за счет внутренних резервов, по курсу НБУ это составит 2,96 млрд дол. США. На 2012 г. установлен предельный дефицит в размере 25,129 млрд грн. Для сравнения ниже представлены показатели бюджетного дефицита стран в мировой экономической системе [13]:

- Япония: \$3 трлн (дефицит бюджета в 2011 г. – более 3% ВВП, в 2012 г. ожидается тот же уровень, в номинале составит около 160 млрд \$);
- США: \$2,8 трлн (дефицит бюджета в 2011 г. – 8,7% ВВП, в 2012 г. ожидается 9,2%, что в номинале будет означать сумму близкую к 1,4 трлн \$);
- Италия: \$428 млрд (дефицит бюджета в 2011 г. – 4% ВВП, в 2012 г. оптимистичные ожидания 3%, или 54 млрд \$);
- Франция: \$367 млрд (дефицит бюджета в 2011 г. – 5,5% ВВП, в 2012 г. ожидается снижение до 4% или до 100 млрд \$);
- Германия: \$285 млрд (дефицит бюджета в 2011 г. – 1% ВВП, в 2012 г. ожидается тот же уровень, что в номинале составит приблизительно 35 млрд \$);
- Канада: \$221 млрд (дефицит бюджета в 2011 г. – около 2% ВВП, в 2012 г. ожидается тот же уровень, что в номинале составит приблизительно 30 млрд \$).

Представленная сравнительная картина явно свидетельствует об отсутствии необходимости использования

крайних мер сомнительной эффективности в отношении реального сектора экономики Украины.

Анализируя опыт разных стран в прохождении приватизационных процедур, стоит остановиться на результатах и последствиях для их экономического развития [14, 15]:

Франция проводила политику приватизации не в виде единовременного акта, а долговременного стратегического курса, далеко не всегда способствуя повышению эффективности и нередко приводя к обострению социальных конфликтов. Были сделаны выводы, что проблема неэффективности хозяйственного механизма, которую пытались решать через приватизацию, отнюдь не зависит напрямую от масштабов государственной собственности, степени административного вмешательства и регулирования. Результатом приватизации в форме акционирования стало увеличение числа акционеров, каждый шестой житель страны старше 18 лет стал собственником акций.

В Испании продажа государственных предприятий осуществляется почти 20 лет, сейчас их количество составляет 30%. В целом, эксперты констатируют, что история приватизации и национализации в Испании – это история «национализации убытков и приватизации прибылей». Цели приватизации – увеличить доходы бюджета настолько, насколько это возможно, и усилить конкуренцию на различных рынках – в целом противоречили друг другу (укрупнение предприятий с целью увеличения их стоимости вело к сокращению конкуренции), поэтому удавалось достигать либо одного, либо другого, но не того и другого вместе.

За период с 1993 по 2000 гг. из-под государственного контроля в Италии в частные руки перешли практически все предприятия пищевого сектора, предприятия металлургии, банковской сферы, телекоммуникационные компании, фирмы отрасли управления дорожным хозяйством, транспортные предприятия. Эксперты отмечают, что Италия стала одной из немногих стран, где в частные руки была передана практически вся сеть автомобильных дорог. Одной из основных целей приватизации были объявлены повышение конкурентоспособности предприятий и уменьшение дефицита Государственного бюджета. Все основные государственные монополии, в том числе IRI – тяжелое машиностроение, авиа- и железнодорожный транспорт были преобразованы в акционерные общества.

Всего с 1993 по 2000 гг. поступления в бюджет страны от приватизации составили 106,6 млрд долл., обеспечив примерно 8% валового внутреннего продукта страны за этот период.

В Швейцарии, традиционно стране частной собственности, доля государственного сектора ничтожно мала. Одной из крупнейших сделок за последнее время стала приватизация Цюрихского аэропорта, который сейчас управляется компанией Unique (Flughafen Zurich AG), 49% акций которой принадлежат кантональным властям Цюриха, 5% – городским властям Цюриха, остальные – в свободном обращении.

Долгие годы решается вопрос приватизации столичного аэропорта Нидерландов – Schiphol, 75,8% акций ко-

торого находятся в государственной собственности, еще 21,8% принадлежат властям Амстердама, и 2,4% – властям Роттердама. Schiphol – четвертый по значимости аэропорт Европы после воздушных ворот Лондона, Парижа и Франкфурта. Владелец и оператором аэропорта сейчас является компания Schiphol Group, которой принадлежит также аэропорт Роттердама, а также доли в компаниях, управляющих одним из терминалов аэропорта Кеннеди в Нью-Йорке и аэропортом города Брисбейна в Австралии. В 2004 году аэропорт обслужил 42 млн пассажиров, прибыль Schiphol Group до налогообложения составила 158 млн евро.

В 1999 началась приватизация железнодорожной отрасли Бельгии, страны с самой густой сетью железных дорог в Европе (на 30 тыс. км кв. площади страны – 3,5 тыс. км железных дорог). В результате Национальное общество железных дорог Бельгии передало в частные руки ряд маршрутов и объекты инфраструктуры отрасли, в коммерческое управление частным инвесторам передано 70% акций Брюссельского международного аэропорта.

Стоит отметить, что проводимые в перечисленных странах преобразования были представлены в виде формирования акционерных обществ с той или иной долей государственного участия. Создание из стратегических высокоприбыльных предприятий полностью частных фирм с нахождением всех рычагов управления в одних руках, как правило, не практиковалось. Таким образом представлялась возможность самым широким слоям населения стать владельцами акций, в свою очередь решалась задача ограничения влияния профсоюзов, сделаны попытки положить конец традиционной политической и социальной поляризации общества, свести к минимуму уровень бюрократизации и коррумпированности государственных институтов.

Однако уже в 1999 г. был опубликован официальный Отчет [16], в котором говорится, что процесс приватизации сам по себе создает коррупцию. В документе представлены подтвержденные фамилии и должности задействованных лиц. Фирмы платят для включения в список компетентных претендентов или ограничения их числа. Возможна оплата с целью занижения стоимости государственной собственности, подлежащей распродаже. Это касается как крупных, так и небольших контрактов. При этом речь идет о развитых передовых странах, а отнюдь не о развивающихся.

В заключение хотелось бы остановиться на опыте общепризнанных социальных государств – Дании и Швеции [15].

Еще в 1973 г. доля госсектора в экономике Дании увеличилась до 50% ВВП и с тех пор стабильно держится на этом уровне. Государство в Дании занимается, в основном, сетевыми отраслями бизнеса – электро-, водо-, газоснабжением, железнодорожными и автобусными линиями, почтой, теле- и радиосекторами, авиалиниями, аэропортами и мостами. К началу 1980-х гг. доля государственной собственности в этих отраслях достигала 70%, к 2002г. лишь 10% подверглось приватизации, было переведено в частные руки.

Государственный сектор Швеции сравнительно невелик, более девяти десятых продукции промышленности

Швеции производится частными компаниями. Государство в Швеции сосредоточилось на социальных вопросах. В традиционном же смысле в целом приватизация компаний государственного сектора в Швеции продвигается медленно по целому ряду причин. Во-первых, нет особой необходимости в получении средств от приватизации, ибо бюджет и так профицитный. Во-вторых, нет необходимости увеличивать конкурентоспособность и рентабельность госкомпаний, так как они уже вполне конкурентоспособны и рентабельны. Более того, многие госпредприятия являются на деле вполне прибыльными структурами коммерческого типа, их акции выведены на биржу, и лишь владельцем этих акций является государство.

В 2001 году в ОАО были преобразованы шведские железные дороги (Statens Jarnvagar) – на их месте были образованы шесть независимых компаний с государственным владением, каждая в своей отрасли. В секторе пассажирских перевозок получилась компания SJ, ее акции принадлежат государству. Причем сейчас SJ контролирует лишь 55% рынка пассажирских железнодорожных перевозок страны, остальное занимают частные компании.

Выводы.

Проведя анализ существующего мирового опыта реформирования экономик развитых стран, в первую очередь в отношении приватизации их транспортных подотраслей, можно заключить, что необходимость запуска подобных механизмов должна основываться на веских, научно обоснованных, проанализированных, просчитанных и оцененных аргументах. Показатели макроэкономического развития Украины не демонстрируют необходимости применения крайних мер в виде проведения полной приватизации объектов транспортного комплекса. Устаревание основных фондов, неэффективность системы и структуры управления, нехватка государственных финансовых ресурсов, неограниченное вмешательство государства в работу транспортных предприятий, отсутствие необходимого и достаточного инвестирования, несбалансированная законодательно-правовая база и многие другие проблемы, которые объективно выдвигаются сторонниками проведения приватизации, могут быть успешно решены и другими методами.

Трансформация предприятий транспортного комплекса в ПАО, с долевым участием в них государства, размер которого определяется периодом и степенью стратегической значимости для государства – от 100% на начальных этапах, до экономически и политически целесообразного в завершение процесса, т. е. предполагает проведение преобразований в несколько этапов, с возможностью подготовки всех необходимых законодательных норм и разработки органами власти системы мероприятий в поддержание украинских предприятий недискриминационными методами с максимальных учетом интересов всех сторон.

Литература

1. Бюлетень Національного банку України: щомісячне аналітично-статистичне видання Національного банку України. – К.: офіц. видання. – 2012. – № 2. – 232 с.
2. Чекаловец В. И. Эволюция мировой портовой системы и ее влияние на стратегию развития морских торговых портов Украины // Транспорт. – 2003. – № 25-26 (245-246). – С. 61–66.
3. Стратегия позиционирования транспортного потенциала в глобальном рынке морской торговли / Миусов М. В., Примачев Н. Т., Винников В. В., Винников С. В., Примачева Н. Н. – Одесса: Автограф, 2006. – 234 с.
4. Котлубай О. М. Концепція розвитку транспортно-технологічних систем в Україні / О. М. Котлубай // Економічні інновації. – 2011. – № 46. – С. 9–23.
5. Ramanadham V. V. Privatization: A Global Perspective / V. V. Ramanadham. – UK: Taylor&Francis Group, 1993. – 616 p.
6. Garforth M., Mayers J. Plantations, Privatization, Poverty and Power: Changing Ownership and Management of State Forests / M. Garforth, J. Mayers. – UK: Cromwell Press, Trowbride, 2005. – 294 p.
7. Betancor O., Rendeiro R. Regulating Privatized Infrastructures and Airport Services / O. Betancor, R. Rendeiro. – The World Bank: World Bank Institute Governance, Regulation and Finance, 1999. – 62 p.
8. Khan, M. and M. Kumar. Public and private investment and the growth process in developing countries, Oxford Bulletin of Economics and Statistics, 1997. – № 59 (1). – Pp. 69 – 88.
9. Khan, M., and C. Reinhart (1990) Private investment and economic growth in developing countries, World Development, 1990. – № 8. – Pp. 19–27.
10. Fowler P., Richards D. Test evidence for the OECD countries, 1965–85: the relationship between the size of the public enterprise sector and economic growth, International Journal of Social Economics, 1995. – № 22(3). – Pp. 11–23.
11. Plane P. Privatization and economic growth: an empirical investigation from a sample of developing market economies, Applied Economics, 1997. – № 29(2). – Pp. 161–178.
12. Cook P., Y. Uchida. Privatization and economic growth in developing Countries, Journal of Development Studies, 2003. – № 39(6). – С. 121–154.
13. Горошко В. В., Чеботарев И. В. Меморандум 2012! Обзор экономической ситуации и основные сценарии развития в США, Еврозоне и России. Прогноз развития экономики Беларуси на 2012 год [Электронный ресурс] / В. В. Горошко, И. В. Чеботарев. – Режим доступа: <http://antimarketing.by/>
14. Обзор приватизации в странах Европы. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nationalization.ru>.
15. Бунич А. Приватизация [Электронный ресурс] / А. Бунич. – Режим доступа: <http://bunich.ru/about/>
16. Hall D. Privatization, multinationals and corruption / D. Hall // Development in Practice, 1999. – Vol. 9. – № 5. – 23 p.