

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСУДАРСТВА И БИЗНЕСА В РАЗВИТИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ: СУЩНОСТЬ, ОПЫТ, ПРОБЛЕМЫ

УДК 330.117

Александр Евгеньевич Ланцов,
аспирант, каф. Экономической теории и
инвестирования Московского государст-
венного университета экономики, ста-
тистики и информатики (МЭСИ)
Тел.: (985) 123-45-54
Эл. почта: Alexander.Lantsov@gmail.com

Инфраструктура имеет большое значение для общества, поэтому государство уделяет особое внимание ее обеспечению. Однако особые характеристики, присущие созданию объектов инфраструктуры и потреблению ее услуг не всегда оправдывают присутствие исключительно только государства в данном секторе. В данной статье мы рассмотрим предпосылки для активного включения частного сектора в процесс обеспечения инфраструктурой, историю участия частного сектора в инфраструктурных проектах, динамику развития отношений государства и бизнеса, а также дадим оценку эффективности участия частного сектора в обеспечении инфраструктурой.

Ключевые слова: инфраструктура, эффективность, государственные расходы, частный сектор.

Alexander E. Lantsov,
Postgraduate student, Department of Eco-
nomic Theory and Investment, Moscow
State University of Economics, Statistics and
Informatics (MESI)
Tel.: (985) 123-45-54
E-mail: Alexander.Lantsov@gmail.com

PUBLIC AND PRIVATE PARTENERSHIP IN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT: ESSENCE, EXPERIENCE, PROBLEMS

Infrastructure is of high importance for human society, so the state pay great attention to it. Characteristics inherent to infrastructure, its development, maintenance and consumption don't always explain only the state involvement in the sector.

The article considers preconditions and basis of private sector involvement in the process of infrastructure supply, experience of different countries, public and private sectors relationships in the matter and private sector effectiveness in infrastructure supply.

Keywords: infrastructure, effectiveness, public expenditure, private sector.

1. Введение

Доминирующая роль государства в обеспечении инфраструктурой обусловлена многими факторами: влиянием на экономический рост, политической стабильностью, обеспечением удовлетворения социальных потребностей населения и обороноспособности страны, необходимостью оказания услуг в тех областях, где рыночные механизмы оказываются неэффективными.

Как правило, государство показывает высокие результаты в строительстве, реконструкции и поддержании объектов инфраструктуры на начальном этапе, но затем проявляется высокая неэффективность в распределении ресурсов, неспособность удовлетворить возрастающий спрос на инфраструктуру на удовлетворительном уровне, снизить уровень бедности и сохранить на минимальном уровне негативное воздействие на окружающую среду.

В широком смысле инфраструктура – это совокупность материальных и нематериальных активов, которые обеспечивают осуществление экономической деятельности и условия жизнедеятельности хозяйствующих субъектов и обладают набором определенных отличительных характеристик, таких как: капиталоемкость, длительный срок создания и использования, проявление рыночной неэффективности, привязанность к определенной территории, незначительное количество субститутов в краткосрочной перспективе, возможность использования в промежуточном и конечном потреблении как домохозяйствами, так и компаниями.[1]

В рамках данной статьи рассматривается производственная (экономическая) инфраструктура – системы электро- и водоснабжения, телекоммуникации, дороги, т.е. все то, что обеспечивает и управляет объектами инфраструктуры, необходимыми стране или региону для поддержания экономического роста.

2. Особенности и проблемы государственного обеспечения инфраструктурой.

В сложившейся системе обеспечения инфраструктурой можно выделить несколько ключевых проблем, с которыми не справляется государственный сектор и решению которых нужно уделять первостепенное внимание.

Низкая эффективность эксплуатации. Здесь необходимо выделить существенные потери при эксплуатации, связанные, в первую очередь, с техническими и управленческими недоработками. Так, возникают проблемы потерь электроэнергии при передаче и распределении в электросетях, частые утечки и прорывы водопроводов и теплосетей, приводят к колоссальным потерям. Существенной и дорогостоящей проблемой является чрезмерная численность персонала, задействованного в процессе эксплуатации объектов инфраструктуры.

Низкий уровень технического обслуживания. Низкий уровень технического обслуживания неразрывно связан с эффективностью эксплуатации: дороги разрушаются быстрее положенного, канализационные системы засоряются, перепады напряжения в электросети могут вывести из строя дорогостоящее оборудование. Все это может привести к падению уровня производства, дополнительным капиталовложениям, например, на создание резервного источника электричества.

Финансовая неэффективность. В случае, если тарифы на услуги инфраструктуры устанавливаются значительно ниже затрат на эксплуатацию, ремонт и техническое обслуживание, то это приводит к тому, что государство вынуждено субсидировать данные предприятия. В ситуации перманентного дефицита бюджетов данные отрасли остаются недофинансированными.

Качество оказываемых услуг. Низкое качество оказываемых услуг приводит к отчуждению потребителей, вызывает их отстраненность и недоверие к централизованным системам коммуникаций и заставляет искать альтернативные и/или автономные источники. Во многих странах для подключения к инфраструктурным сетям необходимо подавать заявки на подключение. Процесс рассмотрения заявки и подключения к сетям может растянуться на многие месяцы. Так, Всемирный Банк при оценке инвестиционного климата одним из ключевых

показателей выделяет количество дней для подключения к системе электро-снабжения.[2]

Доступ малообеспеченных слоев населения к услугам инфраструктуры. Одной из важнейших задач по обеспечению роста благосостояния является увеличение доступа малообеспеченных слоев населения к объектам инфраструктуры. Несмотря на то, что участие частного сектора в обеспечении инфраструктурных услуг стало новой доктриной, многие эксперты выражают обеспокоенность по поводу социальных последствий данных тенденций. Вызывает обеспокоенность то, каким образом приватизация инфраструктурных объектов и рыночная либерализация скажутся на малообеспеченных домохозяйствах. [3] Высказываются мнения, что приватизация приведет к росту тарифов, что сделает инфраструктурные услуги недоступными для беднейших слоев населения, а корпорации, ориентированные на извлечение максимальной прибыли, не захотят обеспечивать доступ к услугам для удаленных городов и деревень. По данным ОЭСР, в мире более 1 млрд. человек не имеют доступа к транспортной инфраструктуре, 1,2 млрд. не имеют доступа к безопасной питьевой воде, 2,3 млрд. не имеют надежного источника энергии, 2,4 млрд. испытывают недостаток в санитарно-технических сооружениях, 4 млрд. не имеют доступа к современным коммуникационным услугам. [4]

Негативное воздействие на окружающую среду. Новые электростанции, работающие на горючем топливе, загрязняют воздух, гидроэлектростанции уничтожают фауну рек, новые плотины и дамбы меняют ландшафт, затопляя прилегающие территории. Воздействие автомобильных и железных дорог на флору и фауну также зачастую губительно. Помимо прямого воздействия, существуют косвенные эффекты, такие как изменения в направлениях использования земли: заселение территорий, и их индустриальное развитие, разработка полезных ископаемых.

Неэффективность государственного сектора в обеспечении высокого качества обслуживания и уровня функционирования объектов инфраструктуры связано с отсутствием стимулов для достижения высоких результатов, должного уровня контроля и в то же время самостоятельности менеджмен-

та инфраструктурных организаций в принятии управленческих решений, ответственности за результаты работы, четких критериев эффективности работы и удовлетворенности клиентов качеством обслуживания.

3. Возрастающая роль частного сектора в процессе обеспечения инфраструктурными услугами.

Для обеспечения основ эффективной работы инфраструктурных предприятий, по мнению специалистов Всемирного Банка,[5] необходимо создать эффективную систему стимулирования, тремя ключевыми элементами которой являются:

- Управление, основанное на коммерческих принципах;
- Конкуренция;
- Участие потребителей и других заинтересованных сторон.

Функционирование инфраструктурных предприятий должно осуществляться на коммерческих принципах и отвечать потребностям клиентов. Существующее положение дел в государственном секторе инфраструктуры совершенно не отвечает данному критерию. Деятельность инфраструктурных предприятий подвергается постоянному вмешательству со стороны государственных органов, перед руководством ставятся противоречащие друг другу задачи, используются устаревшие методики расчета затрат и уровня их компенсации через тарифное регулирование. В сложившихся обстоятельствах отсутствуют стимулы повышения финансовых результатов и общей эффективности эксплуатации объектов инфраструктуры. Большинство видов инфраструктурных объектов, таких как железные дороги, порты и аэропорты, электрогенерирующие мощности, телекоммуникации

могут эффективно функционировать на коммерческих принципах в связи с тем, что их затраты могут легко возмещаться через тарифное регулирование. Для этого необходимо повышать финансовую и управленческую самостоятельность инфраструктурных предприятий и степень ответственности за результаты работы, в том числе за качество обслуживания потребителей.

Введение конкурентной составляющей в процесс обеспечения потребителей инфраструктурными услугами существенно повышает эффективность и дает потребителям право выбора. Без возможности выбора поставщика услуги и выражения своего мнения о степени удовлетворенности качеством оказываемых услуг посредством смены поставщика невозможно повысить эффективность функционирования инфраструктурных предприятий.

В рамках выбора стратегии обеспечения экономики и населения инфраструктурой можно выделить три основных подхода:

- Государственная собственность на объекты инфраструктуры с управлением и эксплуатацией государственными структурами;
- Государственная собственность на объекты инфраструктуры с управлением и эксплуатацией частными структурами;
- Частная собственность на объекты инфраструктуры с управлением и эксплуатацией частными структурами.

С начала 90-х годов XX века произошел значительный сдвиг в сторону частного сектора в обеспечении объектами инфраструктуры, количество проектов и объемы частных инвестиций значительно превысили все ожидания экспертов. К 1997ому году совокупный объем частных инвестиций в инфраструктуру в развивающихся странах



Рис. 1 Количество проектов и объем инвестиций в инфраструктурные проекты с участием частного капитала в развивающихся странах.

Источник: World Bank and PPIAF, PPI Project Database. (<http://ppi.worldbank.org>)

достиг 330 млрд. долл. США, насчитывая более 1 500 проектов (рис. 1). Наибольший вклад во взрывной рост частных проектов внесли Латинская Америка и Карибский регион.

Существенное увеличение числа инфраструктурных проектов с участием частного капитала было связано с совпадением двух тенденций. Во-первых, правительства многих стран стали рассматривать частный сектор как привлекательный и поддающийся управлению для решения проблем оказания инфраструктурных услуг. Многие правительства, сталкиваясь с бюджетными ограничениями и неэффективностью государственных монополий, стали все больше склоняться к идее привлечения частного сектора для обеспечения экономики и населения инфраструктурными услугами, предполагая, что частный сектор сможет повысить управленческую эффективность и обеспечить доступ к дополнительным источникам капитала для расширения и улучшения оказываемых услуг. В связи с тем, что многие инфраструктурные услуги рассматривались как стратегически и социально значимые, то правительства рассчитывали использовать государственное регулирование отрасли без непосредственного вмешательства государства в процесс оказания инфраструктурных услуг. Первые успехи частного сектора в обеспечении экономики и населения услугами инфраструктуры, особенно в сфере телекоммуникаций и электроэнергетики в таких странах, как Великобритания и Чили, еще больше подогрели интерес правительств и инвесторов к новой парадигме. Во-вторых, частные инвесторы начали видеть коммерческую привлекательность инвестиций в сектор инфраструктуры, особенно в развивающихся странах. К тому же страх инвесторов перед национализацией активов был несколько уменьшен принятием новых законов и норм в рамках создания более благоприятного инвестиционного климата.

После 1997 года произошел существенный спад, и до середины 2000-х количество проектов и объем инвестиций оставался стабильным. Спад был спровоцирован финансовым кризисом и девальвацией валют стран Латинской Америки, совпавший с несколькими корпоративными кризисами, – многие транснациональные энергетические и телекоммуникационные корпорации столкнулись с сильным падением

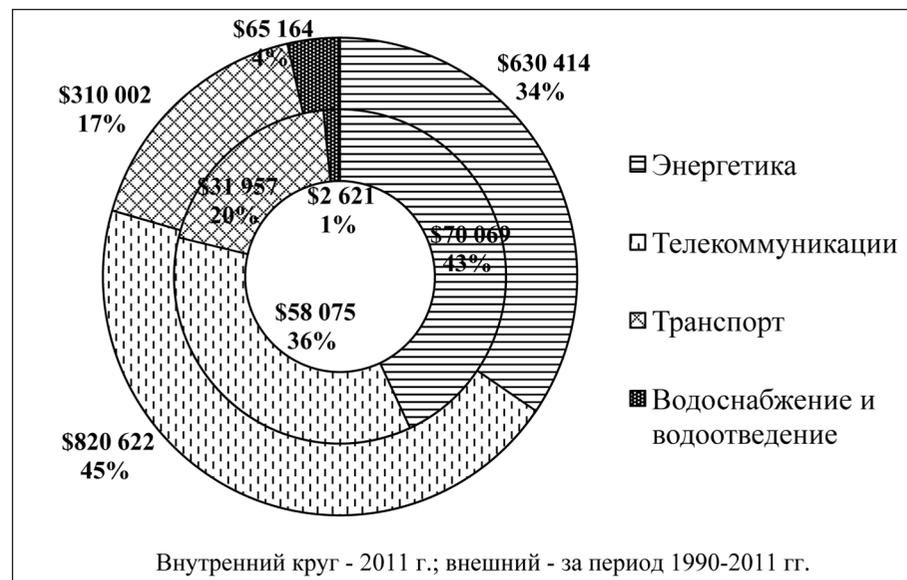


Рис. 2. Структура объема инвестиций в инфраструктурные проекты с участием частного капитала в развивающихся странах по секторам, млн. долл. США

Источник: World Bank and PPIAF, PPI Project Database. (<http://ppi.worldbank.org>)

своей капитализации. Как следствие, большое количество контрактов было расторгнуто, многие проекты существенно пересматривались, интерес инвесторов сильно упал, в некоторых странах правительства разочаровались в возможностях частных инвесторов обеспечить хороший уровень инфраструктурных услуг.

В большинстве случаев разочарование правительств и инвесторов было связано с тем, что действительность сильно отличалась от их ожиданий. В большинстве случаев обе стороны недооценивали трудности, с которыми им придется столкнуться на пути преобразования сектора инфраструктурных услуг для использования коммерческих принципов функционирования, особенно в части изменения сложившейся практики установления цен на услуги ниже затрат на их оказание.

После 2002 года количество проектов и объем инвестиций начал восстанавливаться, после глобального финансового кризиса 2008 года темпы роста не восстановились до прежнего уровня. В 2011 году по сравнению с 2010 годом количество проектов выросло до 351, но объем инвестиций сократился со 180 млрд. долл. США до 163 млрд. долл. США. В структуре инвестиций за 2011 год преобладал энергетический сектор, на который пришлось около 70 млрд. долл. США или 43% всех инвестиций частного сектора в инфраструктуру, но за период с 1990 по 2011 год большая часть

инвестиций пришлось на телекоммуникационный сектор – около 820 млрд. долл. США и 45% инвестиций. Общий объем инвестиций, по данным Всемирного Банка, составил около 1 826 млрд. долл. США (рис. 2).

4. Эффективность частного сектора.

В течение последних двадцати лет роста доли частного сектора в обеспечении экономики и населения инфраструктурными услугами многие экономисты ставили вопрос о том, какое влияние частный сектор оказывает на инфраструктуру, эффективнее ли он государственного сектора в решении многих назревших проблем.

Участие частного сектора в предоставлении услуг инфраструктуры кроме изменения уровня цен, способствует повышению качества предоставляемых услуг и расширению доступа к ним. Привлечение частного сектора в инфраструктурный сектор является частью реформирования государственного сектора, законодательной базы, тарифного регулирования, процесса предоставления субсидий, общей рыночной либерализации и т.д. Поэтому трудно отделить влияние исключительно частного сектора в инфраструктуре от прочих реформ в данной сфере.

Операционная и финансовая эффективность. Одной из ключевых выгод от участия частного капитала в обеспечении инфраструктурой, по мнению многих экспертов, является

повышение операционной и финансовой эффективности. Повышение эффективности происходит из-за сокращения издержек на оплату труда, повышения собираемости дебиторской задолженности и отдачи от инвестированного капитала, улучшения бизнес-процессов и менеджмента. Частные инвесторы напрямую заинтересованы в повышении эффективности и производительности труда, так как от этого зависят их доходы, а там, где отсутствует мотивация через увеличение доходов, используются четкие регламентирующие правила и нормы.

К. Гасснер, проанализировав влияние частного сектора на электроэнергетику и водоснабжение по более 1 200 предприятий в 71 развивающейся стране, пришла к следующим выводам относительно изменения продуктивности инфраструктурных предприятий после вхождения в них частного капитала[6]:

- На 12% увеличилось количество подключений населения к системам водоснабжения;
- На 54% увеличилось количество подключений населения к системам водоснабжения на одного работника отрасли и на 29% в электроэнергетических компаниях;
- На 19% увеличилось канализационное покрытие домохозяйств;
- На 18% увеличился объем реализованной воды на одного работника и на 32% увеличилось количество реализованной электроэнергии на одного работника;
- На 45% увеличился показатель сбора текущей задолженности за оказанные услуги;
- На 11% уменьшились потери при передаче электроэнергии и на 41% увеличилось количество часов в день предоставления водоснабжения.

Данные изменения произошли в течение 5 или более лет, свыше тех изменений, произошедших за тот же период для государственных компаний.

А. Эстаче и К. Филиппе [7] пришли к выводу, что участие частного сектора в обеспечении инфраструктурными услугами не является причиной повышения эффективности и отдачи, а реформирование данного сектора, ведущее к повышению конкуренции, и эффективные регулирующие нормы позволяют частному сектору добиваться повышения эффективности.

Тарифы на оказываемые услуги. В секторах, где тарифы покрывают затра-

ты (электроэнергетика и телекоммуникации), повышение эффективности предприятий, снижение их издержек и увеличение объема оказываемых услуг ведет к снижению уровня цен на услуги. В секторах, в которых тарифы на услуги ниже затрат, участие частного капитала приведет к увеличению цен для того, чтобы сохранять финансовую устойчивость компаний, так как повышение эффективности и продуктивности предприятий не может покрыть существенный разрыв между уровнем затрат и низкими тарифами.

После либерализации рынка междугородних телекоммуникационных услуг в Чили в 1994 г. цены на звонки упали более чем на 50%, соизмеримое снижение цен произошло на рынке мобильных услуг в 1998 г., когда количество мобильных операторов увеличилось с 2 до 4. В Аргентине оптовые цены на электроэнергию упали почти на 50% с 1992 г. по 1997г. после приватизации. Причиной этого стало усиление конкуренции на рынке электрогенерации – количество генерирующих компаний увеличилось с 13 до 44. [8]

В одном из последних эмпирических исследований влияния частного сектора на производительность телекоммуникационных операторов получены иные результаты. [9] Авторы обнаружили положительную корреляцию между приватизацией и увеличением цен на стационарную связь в странах, не входящих в ОЭСР, странах Латинской Америки и Африки, богатых природными ресурсами. По мнению авторов, на рост цен оказал влияние пересмотр тарифов, связанный с реформированием сектора, содержанием которого стала отмена кросс-субсидирования стоимости связи в городе / сельской местности и междугородними, международными / локальными звонками. Исторически низкие цены на местную связь покрывались более высокими ценами на междугороднюю и международную связь. В странах ОЭСР изменение цен в связи с приватизацией было незначительно. А цены на услуги мобильных операторов не изменялись существенно под влиянием приватизации во всех рассматриваемых регионах.

Расширение доступа к инфраструктурным услугам. Участие частного капитала подразумевает более высокую эксплуатационную и финансовую эффективность предприятий, оказы-

вающих инфраструктурные услуги. Это высвобождает дополнительные инвестиционные ресурсы, которые в совокупности с адекватной ценовой политикой, отражающей не только операционные, но и капитальные затраты на расширение, и экономическими стимулами побуждает к расширению объема оказываемых услуг.

Частные компании, как правило, стремятся к расширению своего присутствия в коммерчески выгодных направлениях. Территории, на которых существует малый и неплатежеспособный спрос или же требуются значительные начальные инвестиции, например, в удаленных сельских поселениях, обычно остаются без внимания со стороны частных компаний. В подобных случаях на этапе реформирования отрасли необходимо разработать методы стимулирования частного сектора для расширения услуг, включающие в себя общие обязательства по объему оказываемых услуг, целевые показатели количества новых подключений, субсидии на новые подключения, нормы по внедрению и использованию низкозатратных технологий, возможности по применению ускоренной амортизации затрат на новые подключения.

Качество оказываемых услуг. Качество услуг, оказываемых государственным сектором, чаще всего значительно уступает частному сектору. Важными показателями качества инфраструктурных услуг, которые частный сектор может повысить, являются: бесперебойность предоставления услуг, стабильность давления в сети водоснабжения и напряжения в электросети, количество обрывов звонков, качество клиентского обслуживания и поддержки, более высокая точность калькуляции стоимости услуг, время на подключение к сети.

Одной из наиболее важных характеристик качества услуг является бесперебойность предоставления, так как если пользователи сталкиваются с перебоями, то это повышает издержки, как компаний, так и домохозяйств, которым приходится тратить средства на альтернативные источники: электрогенераторы и аккумуляторы, собственные скважины для водоснабжения и цистерны для хранения воды.

В электроэнергетическом секторе Латинской Америки государственные компании и компании, приватизированные после 1995 года, находились

приблизительно в равных условиях, но после смены собственника произошли существенные перемены в качестве оказываемых ими услуг. В 1995 году в государственных компаниях на одно подключение приходилось в среднем 23 перебоев в питании – на 2 меньше, чем в частных компаниях. Через 10 лет государственные компании уменьшили количество перебоев всего лишь на 4 – до 19, что являлось более чем скромным показателем в сравнении с частными компаниями, сократившими данный показатель в два раза. Данное различие особенно заметно при сравнении средней продолжительности перебоев. В 1995 году средняя продолжительность перебоев составляла 21 и 23 часа для государственных и частных компаний соответственно. К концу 2005 года в государственных компаниях продолжительность перебоев увеличилась (т.е. ухудшилась) на 49%, в то время как в частных компаниях упала (т.е. улучшилась) на 28%. [10]

Влияние на государственный бюджет. Приватизация инфраструктурных компаний может оказывать положительное влияние на государственный бюджет. Продажа компаний генерирует существенные денежные поступления в бюджет, которые могут быть направлены на снижение общей долговой нагрузки при условии, что они не используются на финансирование текущего дефицита бюджета или снижение налоговой нагрузки.

Эксперты Международного Валютного Фонда, проанализировав данные по 18 странам мира в период активной приватизации, пришли к выводу, что доходы, полученные от продажи государственных активов, использовались для уменьшения внутренних заимствований и тем самым не влияли на размер дефицита бюджета. Кроме того, для стран с непереходной экономикой отмечалось, что величина налоговых поступлений по отношению к ВВП увеличивалась после приватизации. [11]

Влияние на окружающую среду. Во-первых, в государственном инфраструктурном секторе, как правило, нет четких критериев и норм, направленных на защиту окружающей среды. Привлечение частного бизнеса приводит к необходимости разработки и имплементации подобных норм. Во-вторых, если экологические нормы уже существовали, то регулирующие органы менее эффективны в принуждении к соблюдению данных норм предпри-

ятий государственного инфраструктурного сектора. Частные компании более заинтересованы в этом, так как штрафные санкции снижают рентабельность производства. В-третьих, более высокая эффективность частных компаний подразумевает использование ими новейших технологий и оборудования, которые соответствуют более высоким экологическим требованиям.

Доступ малообеспеченных слоев населения к инфраструктуре. Для повышения уровня благосостояния необходимо наличие двух составляющих: доступ малообеспеченных семей к инфраструктурным услугам, т.е. наличие инфраструктурных объектов и доступность инфраструктурных услуг малообеспеченным семьям, т.е. возможность оплачивать данные услуги. Ключевыми в повышении доступности инфраструктурных услуг являются:

1. Обоснованный уровень цен.
2. Обоснованная структура цен.

Обоснованный уровень цен для оператора и малоимущего пользователя, зависит от политики регулятора. Технология обеспечения инфраструктурных услуг в совокупности с уровнем качества являются ключевыми факторами себестоимости и цены услуги. Важно то, что варианты формирования затрат и тарифообразование влияют на структуру цен и на то, насколько операторы свободны в ценовой дискриминации. Это определяет не только уровень эффективности инфраструктурных предприятий, но и доступность оказываемых услуг.

5. Выводы

Опыт многих стран в сокращении размеров государственного сектора экономики в целом помогли оценить возможности государства и частного сектора в обеспечении инфраструктурой и необходимость пересмотра их роли в разработке и имплементации эффективной и ориентированной на нужды потребителей инфраструктурной политики. Этот опыт позволяет сделать вывод, что существует все меньше инфраструктурных секторов, требующих вмешательства государства. Рыночные механизмы финансирования инфраструктурных предприятий создают стимулы к эффективной работе благодаря дисциплинирующему воздействию частных финансовых рынков, а разумное сочетание финансовых средств с использованием государственных и частных инструментов

повышает эффективность управления риском и увеличивает объемы привлекаемых средств для инвестирования в инфраструктуру.

Несмотря на то, что в России прошла первая волна приватизации некоторых инфраструктурных отраслей, реформы не дали ожидаемого результата, рассмотренный опыт будет полезен в дальнейшем для повышения эффективности и выработки новых стандартов и методик регулирования отрасли рамках обсуждаемой возможности второй волны приватизации и проведения очередных реформ.

Необходимо понимать, что участие частного сектора в обеспечении инфраструктурой является частью большого пакета реформ – либерализации рынка, законодательной реформы, вертикального и горизонтального дробления и реструктуризации инфраструктурных секторов экономики, изменения тарифного регулирования и политики субсидирования. А то влияние, которое частный сектор оказывает на обеспечение населения и экономики инфраструктурой, зависит от качества реформирования сектора в целом, нормативной базы, разработки эффективного контракта или концессии под конкретный проект.

Литература

1. Ланцов А.Е. Инфраструктура: понятие, виды и значение // Экономика, статистика, информатика. Вестник УМО. Июнь (№3). С. 47–51. – 2013.
2. Doing Business. International Financial Corporation / The World Bank. <http://doingbusiness.org/methodology/getting-electricity>
3. Antonio Estache & V. Foster & Q. Wodon. Accounting for Poverty in Infrastructure Reform: Learning from Latin America's Experience.» ULB Institutional Repository 2013/44108, ULB – Universite Libre de Bruxelles. – 2002.
4. Promoting Pro-Poor Growth: Infrastructure. OECD – 2006.
5. World development report 1994: infrastructure for development. Washington D.C. – The Worldbank. – 1994.
6. Gassner, Katharina. Does private sector participation improve performance in electricity and water distribution? / Katharina Gassner, Alexander Popov, and Nataliya Pushak. p. cm. – (Trends and policy options ; no. 6). World Bank. – 2009.
7. Antonio Estache and Caroline Philippe. The Impact of Private Participa-

tion on the Performance of Infrastructure in developing countries: Summary of the academic evidence. ECARES, Université Libre de Bruxelles. – 2012.

8. Estache, Antonio, Andres Gomez-Lobo, and Danny Leipziger. “Utility Privatization and the Needs of the Poor in Latin America: Have We Learned Enough To Get it Right?” Policy Research Working Paper 2407. Washington, D.C.: World Bank. – 2000.

9. F. Gasmi, A. Maingard, P. Noumba, L. Recuero Virto. Empirical evidence on the impact of privatization of fixed-line operators on telecommunications performance – Comparing OECD, Latin American, and African countries. Toulouse School of Economics, Telecom ParisTech, World Bank and OECD Development Centre. – 2011.

10. Luis A. Andrés, J. Luis Guasch, Thomas Haven, and Vivien Foster. The impact of private sector participation in infrastructure: lights, shadows, and the road ahead. – The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. – 2008.

11. Steven Barnett. Evidence on the Fiscal and Macroeconomic Impact of Privatization. IMF Working Paper. – July 2000.

References

1. Lantsov A. Infrastructure: concept, types and value. *Ekonomika, Statistika and Informatika. Vestnik UMO.* (№3). P. 47–51. – 2013.

2. Doing Business. International Financial Corporation / The World Bank. <http://doingbusiness.org/methodology/getting-electricity>

3. Antonio Estache & V. Foster & Q. Wodon. Accounting for Poverty in Infrastructure Reform: Learning from Latin America’s Experience,» ULB Institutional Repository 2013/44108, ULB – Université Libre de Bruxelles. – 2002.

4. Promoting Pro-Poor Growth: Infrastructure. OECD – 2006.

5. World development report 1994: infrastructure for development. Washington D.C. – The Worldbank. – 1994.

6. Gassner, Katharina. Does private sector participation improve performance in electricity and water distribution? / Katharina Gassner, Alexander Popov, and Nataliya Pushak. p. cm. – (Trends and policy options ; no. 6). World Bank. – 2009.

7. Antonio Estache and Caroline Philippe. The Impact of Private Participation on the Performance of Infrastructure

in developing countries: Summary of the academic evidence. ECARES, Université Libre de Bruxelles. – 2012.

8. Estache, Antonio, Andres Gomez-Lobo, and Danny Leipziger. “Utility Privatization and the Needs of the Poor in Latin America: Have We Learned Enough To Get it Right?” Policy Research Working Paper 2407. Washington, D.C.: World Bank. – 2000.

9. F. Gasmi, A. Maingard, P. Noumba, L. Recuero Virto. Empirical evidence on the impact of privatization of fixed-line operators on telecommunications performance – Comparing OECD, Latin American, and African countries. Toulouse School of Economics, Telecom ParisTech, World Bank and OECD Development Centre. – 2011.

10. Luis A. Andrés, J. Luis Guasch, Thomas Haven, and Vivien Foster. The impact of private sector participation in infrastructure: lights, shadows, and the road ahead. – The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. – 2008.

11. Steven Barnett. Evidence on the Fiscal and Macroeconomic Impact of Privatization. IMF Working Paper. – July 2000.