

УДК 332.135+339.9(447.7)

О. Л. Суворова

РЕГУЛИРОВАНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА НА ГОСУДАРСТВЕННОМ УРОВНЕ

В современных условиях важнейшее значение приобретает разработка принципов экономического развития портового комплекса Украины, отвечающего критериям устойчивости в системе интеграционных процессов морской торговли и обеспечивающего эффективность коммерческой деятельности всех производственных структур порта независимо от формы собственного основного капитала.

В то же время до сих пор не проведено системного исследования тенденций развития глобального сектора морской торговли и его влияния на активизацию развития национального портового комплекса. Неравномерность экономического развития, несмотря на интеграционные процессы, предопределяет дифференциацию положения отдельных портовых комплексов в системе мировых грузопотоков. В этом аспекте важнейшей задачей для Украины становится выбор долгосрочной стратегии позиционирования торговых портов на основе четких методических основ и выбора приоритетов формирования конкурентной стратегии.

Проблемам функционирования морехозяйственного комплекса Украины (МХК) и его государственного регулирования за последние годы посвящено десятки публикаций. Особенности развития и совершенствованию отечественного МХК и его составляющих уделяли внимание как ученые, так и практики. Прежде всего, следует назвать публикации и научные исследования Б. Буркинського, М. Котлубая, А. Котлубая, Н. Примачева, О. Кирик, В. Котлубая, Ю. Хайминовой, А. Липинской, В. Жихаревой, Е. Громовой, Н. Тимофеевой и др.

В отечественных научных исследованиях, анализирующих основные закономерности функционирования МХК и экономические инструменты регулирования его развития, остается достаточно дискуссионных аспектов, касающихся прежде предпосылок и факторов применения государственных регуляторов, подходов к управлению МХК, форм привлечения инвестиций.

Об актуальности экономического развития в системе глобализации и интеграции свидетельствует множество подходов, приведенных как в отечественной, так и иностранной литературе.

Исследование названных проблем является исключительно актуальным на сегодняшнем этапе экономического развития как с теоретической, так и практической точки зрения.

Цель статьи — анализ современного состояния, исследование проблем и особенностей государственного регулирования развития МХК, выявление на этой основе новых путей регулирования, позволяющих найти наиболее эффективные решения задачи, которая в самом общем виде может быть сформулирована как «дальнейшее укрепление позиций, занимаемых Украиной на миро-

вых рынках транспортной продукции». Достижение поставленной цели создаст необходимые предпосылки для усиления роли морского транспорта Украины в мировом судоходстве.

Среди правовых инструментов наибольшее влияние на экономику оказывают законодательные акты, регулирующие отношения собственности, предпринимательства, инвестиционной и внешнеэкономической деятельности, банковского и страхового дела, налоги и цены, социальную защиту населения и др. Правовые регуляторы определяют общий характер государственного вмешательства в экономику.

Административными инструментами регулирования экономики являются указы, постановления и распоряжения исполнительных органов, которые позволяют, запрещают, ограничивают или нормируют отдельные виды хозяйственной деятельности.

Важнейшую роль в государственном регулировании экономики в целом и деятельности предприятий МХК в частности играют экономические инструменты. К основным из них относятся: макроэкономическое планирование, государственный бюджет, налоги, деньги, кредит, цены, заработная плата персонала. Регулирующее воздействие государства на МХК обеспечивается, прежде всего, через макроэкономическое планирование, основной формой которого в условиях рынка является индикативное планирование, которое принципиально отличается от директивного планирования. Его положения не являются обязательными для отдельных хозяйственных субъектов МХК, а имеют рекомендательно-ориентирующий характер.

Индикативный план является исходным организационно-экономическим инструментом государственного регулирования МХК. Эту роль он выполняет благодаря таким своим свойствам. Во-первых, он является инструментом, в котором определяются цели, приоритеты и основные параметры предполагаемого развития МХК, во-вторых, его показатели исходят из необходимости достижения согласованного развития отдельных регионов и предприятий МХК, в-третьих, он определяет целесообразность и характер тех изменений, которые необходимо внедрить в систему государственных регуляторов с целью создания предпосылок, необходимых для достижения целей, поставленных в плане.

Недирективный характер индикативного плана не устраняет необходимости его выполнения. Но эта необходимость реализуется не в форме юридического закона, а на основе создания соответствующих предпосылок. Первая из них — целенаправленное воздействие государства на хозяйствующих субъектов МХК с помощью системы экономических регуляторов. При этом режим их применения может быть общим или адресным. Общий режим касается тех предприятий МХК, которые не вступают с государством в прямые договорные отношения, адресный — предприятий, которые берут на себя соответствующие обязательства перед государством на договорных началах (госзаказ или госконтракт).

Вторая предпосылка — разработка плана на принципах социального партнерства. Это означает, что индикативный план не может выражать лишь от-

дельные намерения правительства. Он должен иметь признаки общенационального договора, который способен учитывать интересы представителей всех субъектов МХК на паритетных началах. Паритетный учет этих интересов является важным условием, которое предоставляет плану обязательный характер и обеспечивает высокую степень вероятности его выполнения.

Третья предпосылка — мобильный характер индикативного плана, вытекающей из его прогнозного характера. Учитывая определенную вероятность достижения запланированных параметров развития МХК, план должен оперативно реагировать на изменения, которые дискретно происходят в планообразующих факторах. Такой учет может осуществляться в различных формах: досрочной замены одного плана другим; перемещения срочного горизонта плана на один год вперед; корректировки отдельных показателей плана и т.п. Следовательно, мобильность плана означает, что он должен восприниматься не как аксиома, а лишь как намерения или рекомендации государства на достижение в экономике определенных позитивных изменений.

Четвертая предпосылка — индикативный план разрабатывается как подсистема в рамках общей системы государственной экономической стратегии. Исходным элементом такой системы должны быть поисковые прогнозы, которые способны освещать возможные горизонты экономического развития предприятий МХК. Завершающим элементом этой системы является программирование, с помощью которого из всей совокупности задач, поставленных в плане, выделяются актуальные, решение которых требует комплексного подхода и мобилизации больших ресурсов.

Важным инструментом государственного регулирования МХК и средством реализации задач, поставленных в плане, является государственный бюджет. Роль регулятора развития МХК государственный бюджет выполняет по-разному. Во-первых, он аккумулирует и перераспределяет значительную долю созданного в стране национального продукта. Во-вторых, бюджетное влияние на МХК осуществляется через фискальную политику, то есть на основе оптимального сочетания государственных доходов и расходов. Фискальная политика может быть направлена как на сведение доходной и расходной частей бюджета с профицитом (чтобы помешать перепроизводству), так и на создание дефицита (чтобы стимулировать экономический рост предприятий МХК).

В тесном сочетании с бюджетом большую регулиющую роль в развитии МХК выполняют налоги. Но их регулирующая роль не сводится исключительно к фискальной функции. Налоги также используются государством для решения проблем, связанных со стимулированием или ограничением определенных видов хозяйственной деятельности предприятий МХК.

В условиях рыночных отношений особое регулирующее влияние на развитие МХК оказывают цены. Происходит это, главным образом, через механизм их свободного формирования на рынке. Но в зависимости от уровня развития рыночных отношений, индивидуальных условий развития предприятий МХК государство может вмешиваться в процессы ценообразования с целью ограничения роста рыночных цен. Степень такого вмешательства зависит от конку-

ренции и монополизации производства, характера внешнеэкономической и социальной политики и т.д.

Государственное регулирование развития МХК с помощью регулирования заработной платы его работников в той или иной степени практикуется во многих странах. Его основу составляют соответствующие общие законодательные акты (закон о труде, закон о заработной плате, социальной защите населения и др.), которые определяют уровень социальных гарантий каждого члена общества: минимальный прожиточный уровень, минимальную заработную плату, условия назначения расходов по безработице, размер пенсий и трудовой стаж, необходимый для ее получения, продолжительность оплачиваемого отпуска и т.д. Наряду с этим оплата труда работников МХК может регулироваться и соответствующими специальными законодательно-нормативными актами, что в конечном итоге оказывает положительное влияние на развитие МХК в целом.

Использование государством экономических инструментов в регулировании развития предприятий МХК может порождать не только положительные, но и негативные последствия. Каждый из них может дать положительный результат при решении одной проблемы и одновременно породить другую проблему или еще более усложнить ее решения. Так, повышение Национальным банком учетной ставки или нормы обязательных резервов коммерческих банков является важным средством преодоления инфляции. Но одновременно это средство может негативно повлиять на экономический рост предприятий МХК, вызвать увеличение уровня безработицы. Это обстоятельство вынуждает государство каждый раз сравнивать положительные эффекты с отрицательными и выбирать оптимальные варианты своего вмешательства в развитие МХК.

Важными показателями определения эффективности каждого экономического инструмента являются мультипликаторы, отражающие результативность их влияния на развитие МХК. Отдельные экономические инструменты неодинаково эффективны в достижении поставленных целей. Одни из них лучше приспособлены для регулирования инфляции, вторые — для стимулирования экономического роста МХК и т. д. Например, денежный мультипликатор — более бюджетный, если целью государственного регулирования является снижение уровня инфляции. Поэтому если правительство стоит перед необходимостью выбора инструмента с целью реализации антиинфляционной политики, то главным образом оно должно использовать денежно-кредитный механизм, который дает больший эффект, чем сокращение бюджетных расходов.

Таким образом, правильное и своевременное применение соответствующих экономических инструментов регулирования развития МХК может непосредственным образом приводить к повышению эффективности деятельности предприятий МХК и в дальнейшем окажет положительное влияние на развитие экономики в целом.

В современных условиях эффективность деятельности отечественного МХК уступает многим развитым странам. Необходимость формирования нового технико-экономического уклада актуализировало и вывело на качественно иной уровень много вопросов, связанных как с концептуальным обоснованием, так

и с практикой развития отечественного МХК, направленного на повышение его конкурентоспособности.

Объективные закономерности перехода к инновационной траектории устойчивого роста МХК, внедрение элементов постиндустриальной экономики, основанной на знаниях, и ее формализованного воплощения — национальных инновационных систем — требуют использования принципиально новых подходов к регулированию развития МХК, прежде всего, в направлении усиления действенности инструментов, обеспечивающих устойчивое развитие предприятий МХК.

При этом наибольших эффектов и результатов можно добиться за счет комплексного развития. Подобный подход предусматривает объявление единой, скоординированной и последовательной государственной морской политики, нацеленной на повышение результативности деятельности МХК, его сбалансированное развитие, комплексное совершенствование и управление.

Общеизвестны многочисленные модели социально-экономического развития развитых морских государств. В этой связи следует отметить, что с середины XX века многие страны мира (Япония, Китай, Южная Корея, Сингапур и другие «азиатские тигры», а также Норвегия, Дания, Бразилия, Аргентина, Чили и т.д.) получили значительный импульс ускоренного социально-экономического роста благодаря опережающему развитию своих приморских регионов и, прежде всего, интенсификации деятельности МХК. Ориентированная на море модель экономики стала основным гарантом и практическим механизмом развития для большинства таких государств.

В развитых морских державах в настоящее время происходит стремительное формирование воспроизводственного ядра морехозяйственного сектора экономики, основанного на новейшей технологической базе.

В этих странах во всех без исключения общегосударственных стратегических решениях последовательно проводится курс на инновационное развитие национальных экономик, а значит — их морехозяйственного сегмента.

Морские транспортные предприятия МХК являются специализированными региональными подразделениями с широкими производственно-экономическими связями. При имеющихся масштабах основного капитала предприятия МХК способны в течение длительного периода обеспечивать эффективные результаты деятельности на условиях самокупаемости и самофинансирования. Поэтому основной организационно-экономический статус таких предприятий независимо от формы собственности — это экономически самостоятельные предприятия с рядом коммерческих и макроэкономических целей развития и функционирования.

Что касается развития национального МХК, то сложность управления его объектами заключается в том, что к проблемам, связанным с достижением устойчивой эффективности хозяйственной деятельности субъектов МХК, независимо от формы собственности предприятий, относятся: реальная цикличность экономических процессов; ошибки в принятии экономических решений, которые определяют направления и темпы развития транспортных предприя-

тий; недостаточное информационное обеспечение расчетов перспективных параметров грузопотоков; несогласованность развития совокупных мощностей транспортных предприятий по грузопотокам, отсутствие доступа к инвестиционным ресурсам; периодическое несоответствие нормативно-методической и организационно-правовой документации, регламентирующей деятельность предприятий МХК; нерешенность вопросов собственности на землю, находящуюся в пользовании предприятий МХК; износ капитальных активов и ограниченность финансовых средств, направляемых на достижение технического переоснащения сооружений и других инфраструктурных объектов.

Дальнейшее регулирование сбалансированности развития и использования производственного потенциала объектов МХК может основываться на принципах интеграционного управления. Актуальной задачей повышения гибкости управления и реализации решений в системе международной интеграции следует считать освоение новых форм и методов управления функциональной и экономической устойчивостью предприятий МХК. Особое значение в этом процессе имеет повышение эффективности деятельности всех подразделений МХК, объединений грузовладельцев и инвесторов в вопросах наращивания новых мощностей.

Необходимо решение вопросов разделения видов собственности на принципах максимизации совокупной эффективности и соблюдения государственных интересов. Поэтому актуальным становится вопрос развития и совершенствования взаимодействия компаний и фирм, работающих с использованием собственных или арендованных капитальных активов, со всеми участниками процесса управления и обслуживания грузопотоков.

Параметры глобализации экономических отношений и задачи оптимального управления грузовыми потоками МХК определили проблему рационального освоения территорий на базе логистических систем и мультимодальных международных транспортных коридоров. Реализация таких принципов транспортного обслуживания МХК учитывает направления грузопотоков. Следует обратить внимание, что приоритетная форма собственности на капитальные активы предприятий МХК формируется с учетом роли этих предприятий для экономической безопасности страны. Поэтому в отличие от других видов деятельности собственность на ресурсы и на результаты деятельности создается в зависимости от структуры государственной морской политики. Главным становится конечный рыночный и макроэкономический результат.

Государственное регулирование деятельности предприятий МХК в мире осуществляется в соответствии с национальными законодательствами. Несмотря на то, что функции большинства портов в мире в основном похожи, условия, в которых порты функционируют, в разных государствах различны. Как следствие этого, существуют значительные различия в положениях, регламентирующих деятельность морских портов, и методах их работы в законодательстве различных государств.

В настоящее время в мире существует разнообразие форм организации деятельности предприятий МХК, методов государственного регулирования их де-

тельности. Это обусловлено историей развития государств, традициями, национальным законодательством, которое формировалось на протяжении многих веков. По этой причине усложняется подготовка документов относительно предприятий МХК на международном уровне. Как пример можно привести попытки Европейского сообщества унифицировать законодательство по МХК, часть которых потерпела неудачу.

Вместе с тем необходимо отметить, что международное сообщество прилагает определенные усилия для разработки международных документов по МХК. К настоящему времени разработаны и приняты Парижский и Токийский меморандумы о государственном контроле деятельности предприятий МХК.

Существуют две системы управления МХК: централизованная и децентрализованная.

Отличительной особенностью системы централизованного управления является то, что юридически любое важное решение, касающееся функционирования или развития предприятий МХК, принимается центральными органами. К таким предприятиям могут относиться порты национального и регионального значения (например, ряд портов Франции, стран Африки и др.).

Децентрализованная система характеризуется передачей государством полномочий по управлению предприятиями МХК местным органам власти. Децентрализация полномочий может принимать различные формы в зависимости от того, является ли государство унитарным, федеративным или конфедеративным. Децентрализация ускоряет процесс принятия решений.

В Украине на сегодняшний день систему управления МХК можно охарактеризовать как централизованную, которая в значительной степени не является эффективной и требует, как минимум, внедрения элементов децентрализации.

Выводы. Таким образом, эффективное применение экономических инструментов регулирования развития МХК является залогом повышения эффективности деятельности предприятий МХК, что в будущем непосредственным образом повлияет на развитие национальной экономики.

Кроме того, государству необходимо обеспечить комплексное развитие предприятий отечественного МХК, которое предусматривает реализацию государственной морской политики, в частности, освоения новых форм и методов управления функциональной и экономической устойчивостью предприятий МХК, переход к инновационной траектории развития МХК, нацеленной на повышение результативности деятельности, что будет способствовать дальнейшему процессу развития МХК и обеспечит рост конкурентоспособности его предприятий.

Литература

1. Буркинський Б. В. Про роздержавлення морських торговельних портів України / Б. В. Буркинський, М. І. Котлубай, О. М. Котлубай // Економіка України. — 2006. — № 11. — С. 12–18.
2. Буркинський Б. В. Україна в СОТ: проблеми й перспективи розвитку вітчизняного судноплавства / Б. В. Буркинський, О. М. Котлубай // Економіка України. — К., 2009. — Вип. 10. — С. 76–87.
3. Жихарева В. В. Економіка морського транспорту : учеб. посібник / В. В. Жихарева, О. Н. Кибик, Э. Муссо, Л. Карпането. — О. : Астропринт, 2004. — 258 с.

4. Котлубай О. М. Механізм забезпечення економічного зростання морського транспорту України // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. пр. — 2003. — Вип. 16. — С. 205–214.
5. Котлубай О. М. Умови подальшого економічного зростання морського транспорту України // Экономические инновации : сб. науч. работ. — 2003. — Вип. 17. — С. 38–44.
6. Котлубай А. М. Мировая морская политика передовых стран // Судостроение. — 2003. — № 11–12. — С. 5–21.
7. Липинская А. А. Совершенствование организационно-экономических структур в системе государственной поддержки национального морского судоходства Украины / А. А. Липинская, И. М. Москвиченко // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. пр. — 2003. — Вип. 15. — С. 92–104.
8. Примачев Н. Т. Механизм управления эффективностью развития национального морского транспорта / Н. Т. Примачев, Чан Ван. — О. : Консалтинг, 1997. — 110 с.
9. Примачев Н. Т. Принципы сбалансированного развития черноморской зоны евроазиатского транспортного коридора / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева, Л. В. Мезина // Экономические инновации. — 2003. — № 14. — С. 221–229.
10. Примачев М. Т. «Принципы нормализации состояния национального морского транспортного комплекса» // Економічні інновації: Новаторські ідеї та сучасний досвід трансформаційних зрушень економіки. — 2010. — № 40. — С. 297–307.
11. Kotlubay A. The development of transportation and technological systems in ukraine: the conceptual framework // Економічні інновації. Організація, економіка й управління основною експлуатаційною діяльністю транспортного комплексу: зб. наук праць. — 2011. — Вип. 46. — С. 8–21.

Аннотация

Суворова О. Л. Регулирование функционирования морехозяйственного комплекса на государственном уровне. — Статья.

Статья посвящена анализу инструментария экономической политики для осуществления эффективного регулирования функционирования со стороны государства.

Ключевые слова: морехозяйственный комплекс (МХК), государственное регулирование, экономические инструменты.

Анотація

Суворова О. Л. Регулювання функціонування морегосподарського комплексу на державному рівні. — Стаття.

Стаття присвячена аналізу інструментарія економічної політики для здійснення ефективного регулювання функціонування МГК з боку держави.

Ключові слова: морегосподарський комплекс (МГК), державне регулювання, економічні інструменти.

Summary

Suvorova O. L. Regulation of functioning of marine economic complex at the state level. — Article.

This article analyzes the economic policy tools to effectively regulate the functioning of the state.

Keywords: marine economic complex (MEC), government regulation, economic instruments.