

ВПЛИВ ДЕРЖАВИ НА РОЗВИТОК СУЧАСНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА

УДК 338. 242. 4. 025. 2 : 339. 137. 2 (477)

JEL Classification: H73, F41

НЕКОТОРЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА УКРАИНЫ: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ И ТРЕХУРОВНЕВАЯ КОНЦЕПТУАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ

Ляшевская В.И., аспирант

Харьковский национальный университет имени В. Н. Каразина

Аннотация. В статье в рамках обоснования авторской трехуровневой концептуальной модели государственного регулирования конкурентоспособности Украины, рассмотрена эволюция использования амортизации в системе активного влияния развитых стран Запада на долгосрочную промышленную политику через амортизацию. Показаны истоки формирования этой новой для XVI в. экономической категории в Англии. На протяжении трех веков эта экономическая категория как активный экономический инструмент государственного влияния на освоение новых средств производства стимулировала крупный бизнес активно инвестировать свои средства в создание новых видов преобразователей энергии.

Раскрыто эволюционное изменение транспортной инфраструктуры на примерах Англии в современной Европе. На этом основании автором сделан вывод о том, что реализация «Украина–2020» предполагает учет исторического опыта Запада. На этом фоне показана необоснованность быстрых положительных изменений в Украине при принятии государством новых документов, направленных на рост конкурентоспособности продукции отечественных товаропроизводителей.

Разработанная автором трехуровневая концептуальная модель представляет собой попытку по всей вертикали исполнительной власти выделить регулируемые макроэкономические процессы и цели государственного регулирования, чтобы снизить вероятность дублирования и параллелизма при реализации «Украина–2020». В указанной модели, по мысли автора, на центральном уровне после принятия долгосрочных Национальных приоритетов развития, усилия центральных государственных органов исполнительной власти целесообразно сконцентрировать на: формирование сбалансированного национального хозяйства на отраслевом уровне; создание долгосрочных экономических предпосылок развития специального высокотехнологического производства, имеющего научно-технический и кадровый потенциал мирового уровня. На региональном уровне в предложенной модели целесообразно широкое использование экономических инструментов долгосрочного прогнозирования и индикативного планирования. При этом возможности регионов (сырьевые, транспортные, инфраструктурные, кадровые и другие) будут способствовать сокращению безработицы и пополнению областных бюджетов.

Выделены также регулируемые макроэкономические процессы на районном, то есть местном уровне, где сохраняются свои возможности в каждом административном районе при реализации национальных и областных программ развития.

Ключевые слова: эволюция амортизации, государственное регулирование, конкурентоспособность страны, уровни управления, концептуальная модель, «Украина–2020», глобальная конкурентоспособность.

SOME IMPROVEMENT TRENDS OF COMPETITIVENESS STATE REGULATION OF THE NATIONAL ECONOMY OF UKRAINE: FOREIGN EXPERIENCE AND THREE-LEVEL CONCEPTUAL MODEL

Viktoriiia Liashevskaia, Postgraduate

Vasyl Karazin Kharkiv National University

Summary. The article under the justification of the author's three-level conceptual model of state regulation of the competitiveness of Ukraine, the evolution of the depreciation implementation in the active influence of the Western developed countries for the long-term industrial policy through depreciation has been examined. The origins of this new sixteenth century economic category in England have been shown. For three centuries, this economic category as an active instrument of state economic impact on the development of new production means has been stimulating large business actively to invest in the new types creation of energy converters.

Evolutionary change of the transport infrastructure from the UK in modern Europe has been opened. On this basis, the author concluded that the implementation of the "Ukraine–2020" takes into consideration the his-

torical experience of the West. Against this background, it shows the groundlessness of rapid positive changes in Ukraine with the adoption by the state of new instruments to increase the competitiveness of domestic producers.

Developed by the author of the three-level conceptual model is an effort to allocate adjustable macroeconomic processes by the whole vertical of executive power and goals of government regulation, to reduce the likelihood of overlap and duplication in the implementation of the "Ukraine-2020". In this model, according to the author, since the adoption of the long-term national development priorities it is advisable to focus the efforts of central state executive authorities on: the formation of a balanced national economy at the sectoral level; creating long-term economic prerequisites for the development of a special high-tech production, which has the scientific, technical and personnel potential of the world class.

At the regional level, in the proposed model it is advisable the widespread use of economic instruments for long-term forecasting and indicative planning. The region capacity (raw material, transportation, infrastructure, personnel, and others) will help to reduce unemployment and regional budgets replenishment.

Managed macroeconomic processes at the local level have been identified, where the capabilities in each administrative district in the national and regional development programs implementation are kept.

Keywords: *evolution of depreciation, government regulation, country competitiveness, levels of management, conceptual model, global competitiveness.*

Постановка проблемы. В условиях реализации «Украина-2020» в Украине с новой силой обострилась проблема научного обоснования предложений концептуального характера по преодолению допущенного спада производства из-за несовершенства системы государственного регулирования макроэкономических процессов. Практическим проявлением этой проблемы выступает снижение конкурентоспособности отечественных товаропроизводителей на внутреннем и внешнем рынках.

Анализ последних исследований и публикаций. После принятия «Украина-2020» [1] в научном сообществе расширились дискуссии, в которых с разных позиций оценивается положительный и отрицательный опыт Украины в период рыночной трансформации. Исходными методологическими посылами автора в данной работе выступают работы ведущими украинскими и зарубежными учеными по макроэкономике [2], по инновационной модели развития [3], по традиционным и новым факторам конкурентоспособности [4]. На наш взгляд, исходной точкой понимания формирования сложившейся на Западе государственной системы регулирования конкурентоспособности может выступать эволюция амортизации как базовой экономической категории в современных инновационных моделях развития [5, 6, 7]. Именно с нее, как показало выполненное исследование, рыночная модель экономики стала испытывать все возрастающее целенаправленное воздействие государства. При этом предпринимательская среда каждой страны от государства получила такие стимулирующие мотивы своей активности, которые в кризисные периоды позволяли объединять усилия бизнеса и государства.

Нерешенные составляющие общей проблемы. Нерешенными проблемами в современной экономической науке при этом остаются многие фундаментальные долговременные проблемы. Одной из них, на наш взгляд, является осмысление длительного эволюционного пути формирования в странах Запада амортизационной политики, что предполагает научное осмысление ее функций инновационной модели развития и возможности государства ее использования в преодолении нынешней кризисной ситуации в Украине.

Целью статьи является обоснование трехуровневой концептуальной модели государственного регулирования конкурентоспособности Украины. На основании этой модели осмысление роли и места амортизации, как экономической категории, появившейся в XVI в. в Англии при формировании материально технической базы нового промышленного производства.

Основные результаты исследования. В изученных источниках [1-10] освещается процесс устойчивой связи инновационной модели с ростом конкурентоспособности под влиянием государства. Как известно, амортизация основного капитала представляет собой весьма сложный по характеру образования и использования, динамично развивающийся процесс. Причем процесс, который происходит скрыто от участников производственного процесса, но постоянно усиливает свое реальное влияние на развитие производительных сил на протяжении всей истории рыночного хозяйства. Эта мысль подтверждается устойчивым ростом доли амортизационных отчислений в инвестиционной деятельности.

В экономической науке амортизация эволюционизировала как специфическая составляющая издержек машинного производства. Сложность вопроса заключается еще и в том, что на амортизацию не начисляется налог с прибыли. Износ основного капитала, через амортизацию у любого хозяйствующего субъекта все больше зависит от амортизационной политики государства в любой отдельно взятой стране, в том числе и в Украине. Если обычные финансовые средства предприниматель может израсходовать на выплату дивидендов, бонусов, положить на депозит в банк и т.д., то амортизационные средства после определенных превращений приобретают целевую функцию. Их необходимо авансировать на обновление основных фондов, а при превышении объема потребности обновления можно использовать только на инвестиционную деятельность. Без соблюдения этих правил для любого государства теряется смысл освобождения амортизации от налога на прибыль. По этой причине амортизационная политика в XXI веке стала мощным фактором ускорения научно-технического прогресса в форме технологического обновления. Она стала активной частью инновационной модели развития в XXI веке во всех странах Европейского союза.

В настоящее время, как нам представляется, уместно возвратиться к эволюции этой сложной экономической категории, чтобы глубже понять неизбежность активного ее использования в реализации «Украина–2020». Точкой эволюции амортизации как инструмента учета износа и восстановления основных фондов, принято считать описание амортизации в руководстве по учету хозяйственной деятельности в 1588 г. сформулированное впервые в Англии. В этом документе амортизация как новая ранее неизвестная экономическая категория впервые трактовалась как обесценение (то есть естественный износ) недвижимого имущества. Поэтому мыслители той эпохи в поисках форм активного влияния государства на формирование промышленного производства нового типа предлагали определять периодически, раз в несколько лет, на чисто субъективной основе (теперь это называется экспертным методом) ее величину [5, с. 38].

Официальное (экономико-юридическое) признание амортизации как понятия, влияющего на обогащение и разорение крупного бизнеса в мировой экономической науке, принято связывать с выходом в свет книги по учету хозяйственной деятельности Дж. М. Кейнса. По его рекомендациям, в то время, оценку основных средств по первоначальной стоимости следовало указывать на бухгалтерском счете «Инвентарь». Оценка средств за минусом износа на конец отчетного периода он предписывал отражать по дебету. Позже в Англии в середине XIX в. на железнодорожном транспорте в связи с острой необходимостью обновления подвижного состава впервые стали формировать амортизационный фонд путем отчислений от выручки с последующим их зачислением в затраты. Как показало развитие промышленного производства во всех развитых странах мира за последние три века, все виды транспорта (морской, железнодорожный, автомобильный, авиационный и др.), составляя ядро производственной инфраструктуры, всегда были предметом повышенного внимания государства. Это внимание на практике реализовывались при прямой поддержке государственных структур совершенствования первого парового двигателя, за тем двигателя внутреннего сгорания, электродвигателя, при всех последующих модификациях моторостроения, которая формировала техническое ядро новых видов транспорта. В этом историческом эволюционном процессе амортизационная политика государства всегда была направлена на обеспечение конкурентных преимуществ собственных товаропроизводителей через сокращение издержек в сфере транспортных услуг.

Теперь хорошо известно всем предпринимателям, что остаточная стоимость основных средств должна определяться не только согласно их физическому состоянию, но и другими факторами. Среди последних, в частности, принято учитывать появление на рынке более производительных и совершенных, как правило, более дорогих по сравнению с действующими основными средствами. В настоящее время в современной предпринимательской среде это характеризуется понятием «физический и моральный износ», то есть процесс, который в трансформированном виде отражает указанное содержание амортизации. Без глубинного понимания эволюции государственной экономической политики стран ЕС, трудно сформировать новое поколение предпринимателей Украины, которое будет принято в качестве равноправного делового партнера в ЕС и в мире.

С позиций нынешнего осмысления государственного регулирования конкурентоспособности в Украине при выполнении «Украина–2020» такой исторический экскурс представляется оправданным с двух методологических позиций.

Во-первых, государственная политика современной Европы, где формировались основы мировой экономической науки (Великобритания, Франция, Голландия, Германия и другие) к нынешнему отлаженному, сложному механизму сочетания рыночной свободы и государственных ограничительных мер бизнеса шла много веков. При этом в развитых странах Европы не было реальных конкурентов, как на своем континенте, так и за его пределами.

Во-вторых, государственная экономическая политика по созданию активной предпринимательской среды на фоне выше изложенного предполагает формирование целого ряда обособленных, но функционально взаимосвязанных блоков, которые в своей совокупности в ЕС составляют экономическую политику инновационной модели развития. Амортизационная политика в этом контексте, безусловно, является самой сложной, поскольку она охватывает длительный экономический процесс, исчисляемый периодом функционирования основных средств производства (10-20 и более лет). Но без понимания всей сложности последствий и целенаправленных воздействий государства на создание благоприятного инновационного климата, ни одно государство не повысило конкурентный потенциал своего национального хозяйства.

Сравнение этой меры государственной реакции на кризис в форме повышения оплаты труда и социальных расходов с нынешней ситуацией (2015–2016 гг.) в Украине исполнительные центральные органы демонстрируют необоснованность экономических инструментов государственного регулирования, направленных на создание конкурентоспособной среды внутреннего рынка для отечественной продукции.

Все вышеизложенное показывает, что любая отдельно взятая страна, в том числе и Украина, не может игнорировать мировой опыт в сфере государственного регулирования конкурентоспособности, включая и эволюцию государственной поддержки через амортизацию. У каждой страны при формировании предпринимательской среды есть только ей присущий набор традиционных и новых подходов к базовым отраслям. При этом структура национальной экономики отражает в своем сочетании ряд факторов:

- структуру сырьевых ресурсов, которые обусловили ее появление как государства с учетом географического расположения, климата, национально-исторических особенностей народа, сформировавшего его нынешний менталитет как основной производительной силы любого общества во все исторические эпохи;

- наличие развитой эффективной транспортной инфраструктуры национального хозяйства, связывающей во времени и пространстве всех участников производственного процесса с рынками рабочей силы, сырья и готовой продукции;

- степень интегрированности национального хозяйства в мировую экономику в современных формах глубины и широты международного разделения и кооперации труда в научно-технологической сфере, включая информационную составляющую.

Поэтому решения, принимаемые законодательной и исполнительной властью Украины по повышению конкурентоспособности, к сожалению, очень слабо повлияли на реальное повышение конкурентоспособности продукции с 2008 г. по 2015 г. Нельзя не отметить, что мировые лидеры высоко конкурентной продукции (США, Германия, Япония и др.) находили возможность влиять на повышение конкурентоспособности всегда по своему. В Украине в силу сложившихся исторических обстоятельств такие интересы крупного бизнеса, естественно, не могли сформироваться за очень короткий период времени.

В этом контексте представленная трехуровневая концептуальная модель государственного регулирования конкурентоспособности Украины направлена на совершенствование экономических регуляторных воздействий государства на конкурентоспособность (табл. 1).

В представленной разработке, в отличие от других:

- расширено и углублено представление о единстве функции государственного регулирования конкурентоспособности по уровням управления: центральном, региональном, районном;

- конкретизированы регулируемые макроэкономические процессы по всем уровням управления, что позволяет сузить поле дублирования и параллелизма при реализации уже принятых документов;

– уточнены и расширены основные составляющие внешней экономической среды для хозяйствующих субъектов, которые формируются органами государственной исполнительной власти на разных уровнях управления с ориентацией на достижение среднеевропейского показателя по Индексу человеческого развития ООН, что имеют практическое значение при реализации «Украина–2020».

Таблица 1 – Трехуровневая концептуальная модель государственного регулирования конкурентоспособности Украины (разработана автором)

№ п/п	Уровни управления	Регулируемые макроэкономические процессы	Цели государственного регулирования
1.	Центральный, представленный органами государственной исполнительной власти страны	Формирование сбалансированного национального хозяйства на отраслевом уровне с созданием долгосрочных экономических предпосылок развития специализированного высокотехнологичного производства, имеющего научно-технический и кадровый потенциал мирового уровня.	Создать благоприятную внешнюю экономическую среду для частного и государственного секторов экономики на рыночной основе с ориентацией на евроинтеграционные процессы, способные производить конкурентоспособную продукцию основных отраслей в рамках ВТО и ЕС
2.	Региональные (областные) органы государственной администрации	Использование экономических инструментов долгосрочного прогнозирования и индикативного планирования, обеспечение предпосылок для производства конкурентоспособной продукции в рамках административных районов и областных центров с учетом созданного производственного потенциала и социально-экономических особенностей	Формирование макроэкономической среды на региональном уровне, обеспечивающей население территорий рабочими местами; обеспечение населения полноценным биологическим питанием при ценовой доступности по всем его видам с ориентацией на достижение Индекса человеческого развития ООН среднеевропейского уровня в рамках выполнения конституционных обязанностей государства
3.	Районный, представленный органами районной государственной администрации с их специализированными социально-экономическими службами	Регулирование обеспечения основными видами производственных ресурсов товаропроизводителей всех форм собственности в рамках принятых национальных и областных программ, содействие развитию малого бизнеса на основе созданной производственной инфраструктуры	Обеспечение более полного использования земельных, водных, трудовых и других видов ресурсов при одновременной ориентации на повышение трудовой занятости населения с сохранением конечной ориентации на достижение среднеевропейского уровня по Индексу человеческого развития ООН

Естественно, в практической деятельности любой хозяйствующий субъект, заботясь о повышении конкурентоспособности своей продукции, нуждается в благоприятной внешней экономической среде. При этом весь процесс осуществляемой децентрализации государственной исполнительной власти может получить более широкую теоретико-методологическую основу при совершенствовании нормативно-правовой базы. Трехуровневое понимание факторов и условий регулирования конкурентоспособности как длительного, сложного, непрерывного процесса предполагает функционирование органов исполнительной власти всех уровней на единой методологической основе.

Выводы. Сравнивая предлагаемую нами разработку с осмыслением появления экономической категории амортизация и формирования на ее основе амортизационной политики государств и рыночной экономикой, можно отметить следующее:

1. Появление в XVI в. в Англии новой экономической категории «амортизация» отражало внимание бизнеса и государства к возрастающей роли основных средств производства от которых все больше зависела конкурентоспособность национального хозяйства. Эта экономическая категория за последние три века существенно дополнилась новыми представлениями, которые связаны с ускорением оборачиваемости и износа средств производства в новых технологических укладах.

2. В силу выше изложенного амортизационная политика сформировалась обособленно в русле долгосрочной экономической политики государства с инновационной моделью развития XXI века. Основными этапами этого формирования были периоды преодоления экономической депрессии в США (1929–1933 гг.) и последующих мировых экономических кризисов. Именно в эти периоды государства принимали не стандартные решения через амортизационную политику активизировать предпринимательскую среду, добиваясь при этом быстрых положительных изменений.

3. Центральные органы государственного управления должны работать вместе с научными учреждениями Национальной Академии Наук Украины по составлению долгосрочных планов развития на 5-10 и более лет. Основой при этом выступают: утвержденные правительством и Верховным советом страны целевые программы («Металл», «Энергия», «Зерно», «Социальная инфраструктура», «Здоровье», «Образование» и др.) и долгосрочные прогнозы.

4. На районном уровне управления при таком подходе могут конкретизироваться вышеуказанные документы областного уровня. Предлагаемый концептуальный подход позволит центральному уровню управления освободиться от функций государственного управления регионального уровня, что создает предпосылки для концентрации на ключевых стратегических долгосрочных общенациональных задачах.

По мере реализации «Украина–2020» экономические инструменты, используемые органами управления на всех трех уровнях, будут меняться. Эти изменения зависят от ситуации в конкретной отрасли и в конкретном регионе с сохранением ориентации на достижение установленных в стране долгосрочных приоритетов.

Перечень ссылок:

1. Указ Президента України Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>. Загол. з екрану.
2. Базилевич В. Д. Макроекономіка : підручник / В. Д. Базилевич, К. С. Базилевич, Л. О. Баластрик ; за ред. В. Д. Базилевича. – 4-те вид. – К. : Знання-Прес, 2009. – 743 с.
3. Дынкина А. Инновационная экономика / А. Дынкина, Н. Иванова. Монография. – 2-е изд., исправленное и дополненное. – М.: Наука, 2004. – 352 с.
4. Гапоненко А. Л. Традиционные и новые факторы конкурентоспособности организаций / А. Л. Гапоненко, М. В. Савельева // Проблемы теории и практики управления. – 2015. – № 5. – С. 117–124.
5. Соколов М. Роль амортизации в накоплении / М. Соколов // Экономист. – 2010. – № 10. – С. 36–57.
6. Иванова Н. И. Национальные инновационные системы / Н. И. Иванова. – М.: Наука, 2002. – 244 с.
7. Конкурентоспособность экономики: инновационный подход : монография / В. И. Кудашов [и др.] ; под общ. ред. В. И. Кудашова, А. С. Головачева. – Минск : Изд-во МИУ, 2012. – 484 с.
8. Трофимова О. Эволюция французской модели социального государства / О Трофимова // Мировая экономика и международные отношения – 2015. – № 5. – С. 29–40.
9. Мэнкью. Н. Г. Макроэкономика : [пер. с англ.] / Н. Г. Мэнкью. – М. : Изд-во МГУ, 1994. – 736 с.
10. Паньков В. Глобализация экономики : Qualis es et quo vadis? / В. Паньков // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – № 1. – С. 16–24.

Стаття надійшла: 18.05.2016 р.

Рецензент: д. держ. упр., проф. Маликов В. В.

