

В. П. Беглиця, кандидат економічних наук
Академії муніципального управління

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ВАЖЕЛІ РЕГУЛЮВАННЯ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ГЛОБАЛЬНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ

Визначено стадії отримання конкурентних переваг національної економіки. Обґрунтовано інституціональну структуру регулювання конкуренції суднобудівної галузі.

Ключові слова. Глобальна конкуренція, інституційне середовище, конкурентні переваги, регулювання, стратегія, суднобудівна галузь, управління.

Determined under a competitive advantage of the national economy. Substantiates the institutional framework regulating competition shipbuilding industry.

Key words. Global competition, institutional environment, competitive advantage, control, strategy, shipbuilding, management.

Постановка проблеми (постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими чи практичними завданнями). Інституціональні важелі регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції мають двоїсту природу. З одного боку, це сукупність норм права, або "правил гри", що регулюють конкуренцію між суб'єктами суднобудівної галузі, з іншого – організаційно-структурні утворення, які ці правила розробляють, погоджують з учасниками конкурентних відносин на різних рівнях ієрархії та забезпечують їх дотримання. Разом вони утворюють інституційне середовище, в якому діє суднобудівна галузь і приймаються рішення щодо реалізації конкурентної стратегії та отримання конкурентних переваг в умовах глобальної конкуренції.

Іншими словами, до інститутів регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції можна зарахувати міжнародні, міждержавні та національні організації соціальної, економічної й політичної спрямованості, котрі безпосередньо або опосередковано впливають на глобальну конкуренцію як об'єкт управління, маючи предметом управління сукупність правил і нормативів, які в той чи інший спосіб впливають на умови глобальної конкуренції.

© **В. П. Беглиця, 2011**

Аналіз останніх досліджень і публікацій (аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, котрим присвячується означена стаття). Проблеми розвитку світової суднобудівної промисловості та аналіз стану цієї галузі в Україні – предмет досліджень українських та зарубіжних учених і науковців. Серед них велику увагу цій темі приділяють такі вчені: С. І. Логачов, В. В. Чугунов, В. М. Пашин, В. М. Гурєєв, Д. С. Шабанов, В. І. Лисицький та ін.

Мета статті (формулювання цілей статті (постановка завдання) – визначити стадії отримання конкурентних переваг національної економіки; обґрунтувати інституціональну структуру регулювання конкуренції суднобудівної галузі.

Виклад основного матеріалу (виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів). Основна проблема, яка порушується в рамках інституціонального підходу до регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції, – це, з одного боку, визначення меж впливу і ступеня врахування інтересів суб'єктів конкуренції, з іншого – формування соціально справедливих і рівноправних умов реалізації комерційних інтересів учасників ринку. Інституціоналізм як напрям економічного аналізу здобув особливе поширення в США на початку ХХ ст. під впливом праць Т. Б. Веблена і У. К. Мітчела [1, 202]. Інституція (від лат. *insitutio* – настанова) нині стає не тільки основою розгляду багатьох проблем суспільства, держави, економіки, але й інструментом їх розв'язання.

Управління суднобудівною галуззю в умовах глобальної конкуренції – складова системи загального управління економікою. Суднобудівна галузь в умовах конкуренції завжди була під пильним поглядом світової спільноти, але в умовах поширення глобалізаційно-інтеграційних процесів роль міжнародних організацій – інституцій регулювання економічних відносин – надзвичайно зростає. Історично перші кроки інституціонального забезпечення міжнародних економічних відносин, складовою яких була конкуренція, сягають давнини. Прикладом можна назвати Ганзу – політичне і торговельне об'єднання північнонімецьких міст, що існувало в XIV–XVII ст., а також пізніше утворення – Німецький митний союз (XIX ст.) [2].

Сучасна інституційна система міжнародних організацій на основі економічної інтеграції активно почала формуватися із середини ХХ ст., разом з утворенням Організації Об'єднаних Націй (ООН). Їх суспільна місія мала двоїсте призначення: з одного боку, збереження миру і запобігання воєнним конфліктам заходами політичного співробітництва, з іншого – подолання політичних та економічних наслідків, заподіяних Другою світовою війною.

Необхідність регулювання міжнародних економічних відносин зростає разом з поглибленням міжнародного поділу праці. Глобалізація значно прискорила цей процес. Поряд з ООН, якій належить

загальна компетенція в регулюванні міжнародних економічних відносин, зараз існує розгалужена система міжнародних і міждержавних організацій для розв'язання економічних проблем, що виникають між державами і суб'єктами економічної діяльності на глобальному ринку. Міжнародні організації як наднаціональні структури регулювання економічних відносин в умовах глобалізації стають найактивнішим інституціональним важелем регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції.

Виходячи з основної мети, напрямів діяльності й механізмів регулювання економічних, а відповідно й конкурентних відносин, визначених статутом цих організацій, їх поділяють на такі групи:

- міждержавні економічні організації загальної компетенції;
- міждержавні організації з регулювання економічних відносин на галузевому рівні;
- організації з регулювання соціальної сфери;
- міжнародні організації у сфері регулювання світової торгівлі;
- міжнародні валютно-кредитні організації;
- міжнародні регіональні інтеграційні угруповання [1, 89].

Кожна з наведених груп має розгалужену систему організацій. Виходячи з предмета нашого дослідження, розглянемо лише ті інституційні суб'єкти міжнародного права, які можуть безпосередньо впливати на реалізацію конкурентної стратегії суднобудівної галузі.

Міжнародне економічне право – це сукупність принципів і норм, що регулюють відносини між суб'єктами глобального ринку, тобто окреслюють легітимні межі в економічних стосунках, так звані “правила гри”. Вони виникають на підставі угод між суб'єктами міжнародних відносин. Якщо така угода прийнята офіційно на підставі договорів між учасниками міжнародних відносин, вона вважається договірною. Деякі норми міжнародного права мають характер звичаїв, вони офіційно не проголошуються, але визнаються, тобто діють де-факто [1, 93].

У ролі нормотвірних суб'єктів міжнародного права виступають країни, які укладають відповідні міжнародні угоди, або за їх дорученням рішення приймають міжнародні організації і конференції. Навіть коли норма склалась як міжнародний звичай, тобто з довгострокової практики суб'єктів міжнародних відносин, країна виступає гарантом її дотримання. Іншими словами, юрисдикція правових норм, які визнає держава, обов'язкова для всіх суб'єктів господарювання країни. Тобто галузь економіки, в нашому випадку суднобудування, у своїй господарській діяльності на світовому ринку користується всім комплексом нормативних угод, до яких приєдналася Україна, або визнає їх правовий статус як міжнародний звичай [3].

Найвпливовіші організації інституційної структури регулювання конкурентних відносин – це міжнародні економічні організації так званої загальної компетенції – Організація економічного співробітництва й розвитку (ОЕСР) та Консультативні групи держав (Гр).

ОЕСР вважається правонаступницею Організації європейського економічного співробітництва (ОЄЕС), яка була утворена ще у 1948 р. для надання країнам Західної Європи економічної допомоги в ліквідації наслідків Другої світової війни. У 1960 р., коли місія була виконана, ця регіональна організація перетворилась на нове об'єднання вже глобального типу. До її складу входять 29 найпотужніших країн світу, що дає їй можливість організувати і координувати міжнародні економічні зв'язки у глобальному масштабі. Її основна мета – сприяння сталому розвитку світової економіки, забезпечення фінансової стабільності, лібералізація руху капіталів, сприяння ефективному використанню економічних ресурсів, заохочення досліджень у галузі науки і технологій. Тобто майже всі функції ОЕСР пов'язані з реалізацією конкурентних відносин на багатосторонній, недискримінаційній основі. Це досягається через координацію та регулювання міжнародних зв'язків, розробку програм розвитку для країн – членів організації, а також програм допомоги країнам з перехідною економікою і тим, що розвиваються.

ОЕСР приділяє значну увагу підготовці фахівців з широкого кола економічних знань: конкуренція, ринок праці, соціальна політика, банківська справа, фінансова система та оподаткування, торгівля, інвестиції, промисловість, енергетика, освіта, екологія. Участь України в таких програмах сприяє розв'язанню економічних проблем перехідного періоду, покращує конкурентне середовище, відповідно, умови для зростання конкурентних можливостей фірм, галузей і країни в цілому.

Досить широкого впливу в розв'язанні нагальних проблем економічного розвитку, а відповідно і конкурентних відносин, набули так звані Консультативні групи держав, склад яких визначається наявністю спільних інтересів у сфері світової економіки.

Найвпливовіша з них Група семи (Гр. 7), або як її ще називають, Велика сімка – США, Японія, Німеччина, Франція, Велика Британія, Італія, Канада. Це країни з найпотужнішим економічним потенціалом. Уже сам склад цієї групи дає можливість впливати на розвиток світової економіки за багатьма напрямками. І хоча вважається, що основний напрям діяльності цієї групи – обговорення глобальних проблем у валютно-фінансовій площині, фактичні інтереси групи охоплюють кардинальні проблеми світової економіки, курси валют, питання збалансованості національних економік, а також політичні проблеми, що пов'язані з економікою. Останнім часом досить помітну роль у роботі групи починає відігравати Росія, особливо щодо розв'язання енергетичних проблем. Отже, Сімка перетворюється на Вісімку [4, 5].

Прийняття рішень у групі відбувається через проведення спільних засідань на рівні голів країн або урядів та шляхом постійного узгодження на рівні міністрів фінансів, керівництв центральних банків. І хоча Україна не входить безпосередньо до складу Сімки, рішення групи щодо визначення спільних позицій з актуальних проблем світової економіки та прийняття узгодженої економічної політики з їх розв'язання робить інституційне поле глобальної конкуренції більш передбачуваним для вітчизняних суб'єктів господарювання, дозволяє розробляти й реалізовувати оптимальні стратегії конкуренції.

В економічних відносинах глобального ринку істотне місце займають умови економіко-правового функціонування окремих галузей економіки – промисловості, сільського господарства, енергетики, транспорту і зв'язку тощо. Цей вектор інституціонального забезпечення економічного розвитку і конкуренції відображено досить розгалуженою системою міждержавних організацій з регулювання економічних відносин на галузевому рівні. Ми зупинимось лише на деяких із них, тих, що відповідають розвитку суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції.

ЮНІДО (Організація з промислового розвитку) належить до системи ООН, об'єднує 166 членів, до складу яких входить і Україна. Основна місія організації – сприяння індустріальному розвитку країн, що зазнають труднощів на цьому шляху. Тобто з утворенням цієї організації було сформовано інституційне поле, яке сприяло індустріалізації та співробітництву в цій галузі на глобальному, регіональному й національному рівнях.

Розширення ринкової системи світу за рахунок країн колишньої соціалістичної співдружності додало до початкової місії ЮНІДО комплекс економіко-правових умов і цілей, пов'язаних з проведенням реформ у країнах з перехідною економікою. Серед напрямів діяльності цієї міжнародної організації, що сприяють підвищенню конкурентних можливостей суднобудівної галузі країн у цілому, суттєву роль відіграють такі:

- сприяння інвестиціям і технічному прогресу;
- надання технічної і фінансової допомоги на реалізацію інноваційних проектів;
- поширення промислової інформації;
- розвиток промислової інфраструктури;
- сприяння ефективному використанню національних природних ресурсів;
- екологізація довкілля і розв'язання енергетичних проблем [5, 31].

Свої функції ЮНІДО реалізує через проведення міжнародних конференцій, нарад, зустрічей представників промислового бізнесу, профспілок, споживачів промислової продукції. Це дає можливість розробляти спільну стратегію та політику з вирішення найважливіших питань галузевого розвитку, що мають міжнародний резонанс, затверджувати бюджет організації і контролювати використання фінансових ресурсів. У системі ЮНІДО існує Банк промислової і технічної інформації, що значно покращує інформаційне поле промислового розвитку, оскільки забезпечує її учасників необхідною інформацією з індустріального розвитку, особливо щодо інноваційних технологій.

Ураховуючи, що об'єктом нашого дослідження є галузь суднобудування, маємо звернути увагу ще на одну міжнародну економічну організацію галузевого рівня, а саме: Міжнародну морську організацію – ІМО. Її головна мета полягає у сприянні співробітництву в галузі морських перевезень, морської торгівлі і встановленню режиму безпеки на морі. Зрозуміло, що реалізацію цільових настанов слід починати ще на стадії проектування і будівництва суден, які мають відповідати міжнародним нормам судноплавства.

Серед функцій цієї організації безпосередньо суднобудування стосується нормативно-правова база і співробітництво за такими напрямами діяльності:

- навігаційна безпека;
- вантажні перевезення;
- технології суднобудування;
- технічне співробітництво;
- обмін і поширення інформації з новітніх досягнень у техніці суднобудування, суднопереvezення і навігаційного забезпечення [6, 252].

Україна разом зі 154 країнами світу входить до складу ІМО. Вітчизняна галузь суднобудування, розробляючи й реалізуючи власну стратегію конкурентоспроможності, має враховувати міжнародні економічні та правові умови, встановлені країнами – членами цієї організації щодо судноплавства і суднобудування.

Прогрес національної конкурентоспроможності безпосередньо пов'язаний із соціальним прогресом, оскільки соціальні умови мають велике значення у розвитку освіти, науки, зростанні добробуту і споживчого попиту населення, а відповідно, і стимулів до продуктивної праці. За М. Портером, процес підвищення конкурентоспроможності національної економіки проходить декілька стадій, кожна з яких може слугувати генератором конкурентних переваг.

Їх послідовність може мати і зворотний характер, тобто залежно від національних умов країна може як перестрибувати через окремі стадії, так і крокувати назад. Вплив соціальних факторів на зростання конкурентоспроможності найактивніший, коли країна перебуває на перших трьох стадіях розвитку конкуренції. Стадія багатства може значно послабити мотивацію до нововведень і загальмувати процес зростання конкурентоспроможності, навіть відкинути країну на більш ранні стадії, як це було зі Швецією, Данією, Великобританією [5, 31]. Така тенденція виникає тому, що на стадії багатства в суспільстві на противагу конкурентній боротьбі може розвинутися комплекс збереження статус-кво.

Це дозволяє нам включити у структуру інститутів регулювання суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції одну з найвпливовіших міжнародних організацій соціальної спрямованості – МОП – Міжнародну

організацію праці. Вона належить до системи ООН і має три соціально важливі завдання: сприяння встановленню соціальної справедливості у сфері праці, захист інтересів трудящих і поліпшення умов праці. Тобто своєю діяльністю МОП перешкоджає окремим країнам і суб'єктам господарювання запроваджувати дискримінаційні умови праці, а відповідно заважає отриманню за рахунок цього конкурентних переваг.

Основу її регульованих дій становить нормативна діяльність через розроблення міжнародних конвенцій, рекомендацій і нормативів з регулювання умов праці, зайнятості, прибутків, соціального забезпечення й основних прав людини та управління працею. Конвенції регулюють питання заробітної плати, тривалості робочого дня, спеціального страхування, оплачуваних відпусток, умов наймання робочої сили, робітничі інспекції тощо, які разом становлять “Міжнародний трудовий кодекс”, обов’язковий для використання країнами – членами МОП.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Таким чином, інституціональний регулятор суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції – це сукупність міжнародних і національних інституцій, які утворилися внаслідок усуспільнення виробництва й поглиблення міжнародного поділу праці. Найголовнішим фактором їх виникнення стала інтернаціоналізація світової економіки і виникнення глобального ринку. Незважаючи на те, що кожна з міжнародних і національних інституцій виконує лише властиву їй функцію, разом вони утворюють нормативно-правове поле, яке робить економічні відносини більш передбачуваними і прогнозованими, виключає дискримінаційні обмеження, переводячи, зокрема, глобальну конкуренцію в межі дозволеного, надаючи суднобудівній галузі більш-менш рівних можливостей для отримання конкурентних переваг.

Список використаних джерел

1. Державне управління: плани і проекти економічного розвитку / [Власюк О. С., Дерюгіна Т. В., Запатріна І. В. та ін.] ; за заг. ред. О. Ю. Кучеренка, І. В. Запатріної. – К. : ВІПІ, 2006. – 624 с.
2. Вернер Н. Выплывать надо вместе [Электронный ресурс] / Н. Вернер, О. Волошин, М. Мореходов // Эксперт. – 2008. – № 16. – Режим доступа : <http://www.expert.ua/articles/16/0/5413/>.
3. Національна політика в галузі судноплавства і судноремонту та перспективи її розвитку [Електронний ресурс] : (довідь президента АСУ В. М. Гуреєва на загальних зборах Асоціації суднобудівників України “Укрсудпром” 17.05.2006 р.) / Гуреєв В. М. – К., 2009. – Режим доступу : <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=212>.
4. Степанов В. Н. Судостроение Украины: обзор тенденций и перспектив / В. Н. Степанов, А. И. Зинченко // Моряк Украины. – 2008. – № 3. – С. 5.
5. Холопов К. В. Современные тенденции международного морского судоходства начала XXI в. / К. В. Холопов // Вестник транспорта. – 2010. – № 2. – С. 30–36.
6. Шахов А. В. Стратегічні напрямки розвитку судноремонтної галузі України / А. В. Шахов // Лидеры транспортного бизнеса : сб. докл. конф., 14–15 октября, 2003 г. – Одеса, 2003. – С. 252.