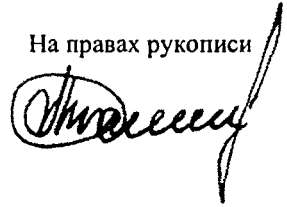


На правах рукописи



Давыденко Александр Александрович

**Государственное управление конкурентоспособностью региональных
морских портовых комплексов**

**Специальность 08 00 05 – Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика)**

**Автореферат
диссертации
на соискание ученой степени
кандидата экономических наук**



**Санкт-Петербург
2008**

Работа выполнена в Государственной морской академии им адм С О Макарова

Научный руководитель доктор экономических наук, профессор
Лаврентьева Елена Александровна

Официальные
оппоненты доктор экономических наук, профессор
Костров Владимир Николаевич

кандидат экономических наук, доцент
Краснокутский Владимир Николаевич

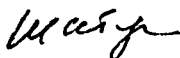
Ведущая организация Федеральное государственное образовательное
учреждение высшего профессионального образо-
вания «Поморский государственный университет
им М В Ломоносова»

Защита состоится 17 июня 2008г в 15-00 часов на заседании диссертационно-
го совета Д 002 079 01 при Институте проблем региональной экономики РАН
по адресу 190013,г Санкт-Петербург, ул Серпуховская, д 38, аудитория 20

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института проблем регио-
нальной экономики РАН

Автореферат разослан 16 мая 2008 г

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат экономических наук
доцент



Т В Шабунина

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В современных условиях внутрирегиональная и межрегиональная конкуренция становится существенным фактором усиления темпов экономического роста регионов и государства в целом. Значительно усиливается роль регионов как места формирования конкурентной среды для находящихся там хозяйствующих субъектов, в частности региональных морских портовых комплексов.

На формирование валового национального продукта оказывает существенное влияние работа портового сектора, где сконцентрированы максимальные возможности экспорта транспортных услуг и транзитный потенциал России. Однако, имея уникальное конкурентное преимущество в геополитическом положении, Россия не обладает достаточной конкурентоспособностью портовых услуг. Мощности портовой инфраструктуры позволяют в настоящее время обеспечить не более 25% переработки российских внешнеторговых грузов.¹ Развитие региональных морских портовых комплексов может оказывать существенное влияние на экономический рост территориальных образований, предпринимательскую активность и конкуренцию на рынке, приток инвестиций и квалифицированных кадров, развитие инновационных технологий.

Основополагающая роль в развитии региональных морских портовых комплексов может принадлежать государственному (федеральному и региональному) управлению. Морские портовые комплексы необходимо рассматривать как систему, которая неоднородна по отношению к регионам, ее формирующим, в силу существенных различий в области географического положения, обеспечения ресурсами, структуры хозяйства, достигнутого развития различных сфер экономики, условий вхождения в рыночную среду, темпов трансформации форм собственности и т.д. В новых условиях хозяйствования функционирование морских портовых комплексов определяется их конкурентоспособностью. Сложившаяся ситуация потребовала применения новых, научно обоснованных организационно-экономических методов государственного управления конкурентоспособностью морских портовых комплексов на региональном уровне, что обуславливает актуальность темы диссертации.

Степень изученности темы исследования. Вопросы совершенствования управления конкурентоспособностью традиционно исследовались в экономи-

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г

ческой науке Региональные аспекты формирования конкурентной среды широко освещены в трудах. Л Абалкина, А Аганбегяна, И Ансоффа, Л Азоева, Э Алаева, А Гапоненко, А Градова, А Гранберга, И Данилова, Н Калюжной, В Леонтьева, Н Некрасова, А Новоселова, Ю Перского, Б Райзберга, В Рощина, И Сигова, Л Шеховцева, Р Фатхутдинова и др

В исследование и решение проблем управления морскими портами внесли значительный вклад ученые О Белый, А Булов, Л Буянова, Н Громов, Е Королева, В Костров, В Краев, Г. Курошева, Е Лаврентьева, С Лебедев, П Метелкин, Т Пантина, В Персианов, Г Поваров, И Скобелева, Н Селезнева, А Степанов, Я Эглит и др

Однако научный подход к государственному управлению конкурентоспособностью морских портов как региональных портовых комплексов практически не нашел отражения в отечественной и зарубежной литературе, не разработан понятийный аппарат, не уточнены стратегические факторы и приоритетные направления регионального развития региональных морских портовых комплексов, не раскрыты теоретические и методические основы государственного управления портовой инфраструктурой региона в условиях реструктуризации функций и полномочий отраслевых государственных органов, отсутствуют инструментарий и способы оценки государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов

Вышеизложенное определяет актуальность, цель и задачи диссертационного исследования

Цель и задачи исследования. Целью данной научной работы является разработка методических и организационных положений государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов

Для реализации указанной выше цели были поставлены следующие задачи:

- исследовать сущность государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов, разработать их классификацию для целей системного управления,
- выделить стратегические факторы и приоритетные направления регионального развития морских портовых комплексов с учетом позиционирования роли государственных структур в обеспечении их конкурентоспособности,

- определить содержание и структуризацию концептуальных подходов к государственному управлению конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов с учетом фундаментальных отраслевых и региональных особенностей,
- обосновать методические положения государственного управления инвестиционными ресурсами региональных морских портовых комплексов с уточнением цели, принципов, уровней и функций управления, инструментария реализации,
- разработать методический инструментарий формирования налогового потенциала региональных морских портовых комплексов,
- предложить методический подход к оценке конкурентоспособности региональных морских портовых комплексов с учетом влияния на исследуемый объект основных факторов,
- осуществить практическое использование разработанных методических положений и выработать рекомендации по государственному управлению конкурентоспособностью конкретного регионального морского портового комплекса

Предметом изучения в рамках настоящего диссертационного исследования является государственное управление конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов

Объектом исследования является конкурентоспособность региональных морских портовых комплексов

Теоретической и методологической основой диссертационного исследования послужили отечественные и зарубежные разработки в области теории региональной экономики, государственного и корпоративного управления, экономики и управления на транспорте, стратегического, инновационного, социально – экономического развития предприятий портовой инфраструктуры. В диссертации использовались законодательные и нормативные акты, определяющие реформирование и регулирующие взаимоотношения участников конкурентной среды портовых услуг

Исследования базируются на методах логического анализа, классификации, логических группировок, анализа и синтеза данных социально – экономического развития регионов и организаций портовой инфраструктуры, методах экспертных оценок, ретроспективного анализа

Эмпирическая база исследования включает материалы Росстата РФ, характеризующие уровень и тенденции развития национальной экономики и

морского транспорта, нормативные документы и статистические материалы федеральных и региональных органов власти, публикации в отраслевой и иной периодике, доклады отечественных и зарубежных ученых на семинарах, конференциях и симпозиумах, связанных с темой исследования, а также отчетность организаций транспортного комплекса России.

Научная новизна настоящего диссертационного исследования состоит в следующем

- определена сущность государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов, развита их структура и классификация по основным признакам для целей системного управления,
- уточнены стратегические факторы и приоритетные направления государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов с учетом фундаментальных особенностей отрасли,
- обоснована концепция государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов с учетом фундаментальных особенностей отрасли и регионов, предложена региональная многоуровневая система обеспечения конкурентоспособности портовых услуг,
- разработана модель государственного управления инвестиционным потенциалом для обеспечения конкурентоспособности региональных морских портовых комплексов,
- обоснованы методические положения по формированию налогового потенциала региональных морских портовых комплексов, уточнена оценка его влияния на региональный бюджет,
- разработаны методические положения по оценке конкурентоспособности региональных морских портовых комплексов на основе интегрированного взаимодействия производственной, рыночной, экономической, финансовой, налоговой, инвестиционной и инновационной составляющих

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что разработанные методические положения, выводы и рекомендации могут быть использованы в практике формирования системы государственного управления портовой инфраструктурой на региональном уровне. Теоретические и практические аспекты диссертационной работы могут применяться в учебном процессе

Апробация выводов и результатов исследования. Основные положения и результаты диссертации обсуждались на семинарах, конференциях, заседаниях, проводимых Министерством транспорта РФ, Морской коллегии при Правительстве РФ, Ассоциацией морских торговых портов, Государственной морской академии им адм С О Макарова

Публикации. Теоретические, методические и практические результаты диссертационного исследования опубликованы в 8 работах, общим объемом 28,52 п л

Структура диссертационного исследования включает введение, три главы, заключение и библиографический список из 181 наименования и приложения

Во введении обоснована актуальность темы диссертационной работы, сформулированы цель и задачи, объект и предмет исследования. Показаны научная значимость и практическая ценность работы, приведены сведения об апробации выводов и результатов исследования

В первой главе «Исследование теоретических основ и сложившейся практики государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов» проанализировано состояние и идентифицированы проблемы регионального развития национальных морских портов, выполнен ретроспективный анализ развития государственного управления российскими морскими портами, сформулированы принципы позиционирования морских портов как региональных морских портовых комплексов, уточнена их структура и классификация, определена сущность и сформулированы преимущества применения программно-целевого метода для исследования и реализации поставленных в диссертации задач

Во второй главе «Методические и организационные подходы государственного управления развитием региональных морских портовых комплексов для обеспечения их конкурентоспособности» обоснована концепция государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов – принципы, задачи, уровни управления, факторы, состав участников, методы и инструментарий, разработана региональная многоуровневая система обеспечения конкурентоспособности портовых услуг; разработаны методические положения по управлению формированием и использованием инвестиционных ресурсов для развития и повышения конкурентоспособности региональных морских портовых комплексов, разработана методика оценки государственного влияния на формирование налогово-

го потенциала региональных морских портовых комплексов и предложен методический подход к интегрированной оценке их конкурентоспособности

Третья глава «Использование системы государственного управления для обеспечения конкурентоспособности регионального морского портового комплекса – Большой порт Санкт-Петербург» содержит расчеты и выводы по практическому применению материалов, разработанных в диссертационном исследовании. Результаты практического применения предложенных методических и организационных положений государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов стали основой для обоснования и разработки целевых направлений развития Большого порта Санкт-Петербург

В заключении обобщены результаты проведенного исследования, сформулированы основные выводы и предложения, обоснованные в диссертационной работе

II. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ

На защиту выносятся следующие основные проблемы, результаты их разработки, выводы и предложения

1. Экономическая сущность понятия «государственное управление конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов», их структура и классификация по основным признакам.

Роль государства в управлении конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов представляет собой многоаспектный объект исследования. В отечественной и зарубежной литературе термин «государственное управление конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов» является относительно новым, а как категория достаточно сложной, так как, во-первых, учитывает особенности принятия управленческих решений государственными органами, во – вторых, отражает состояние конкурентной среды региона, государства, в – третьих, содержит оценку эффективности и позиционирует деятельность регионального морского портового комплекса как хозяйствующего субъекта в этой среде

Широкий спектр научных работ посвящен исследованию отдельных составляющих рассматриваемого термина, тем не менее в нем не уделено достаточного внимания государственному влиянию по обеспечению конкурентных преимуществ не отдельных морских портов, в интегрированных регио-

Сложная структура регионального морского портового комплекса и необходимость эффективного управления им определили важность выделения существенных для государственного управления классификационных признаков и соответствующих видов рассматриваемого объекта (табл 1)

Таблица 1

Классификация видов региональных морских портовых комплексов

Признак классификации	Вид портового комплекса
1 Уровень управления	- международный – объединяет морские порты по регионам мира, - национальный – объединяет морские порты государства, - региональный – объединяет морские порты на отдельной территории, - локальный – морской порт как отдельный хозяйствующий субъект
2 Структура перегружаемых грузов	- специализированный – осуществляется перегрузка ограниченной номенклатуры грузов, - многопрофильный – осуществляется перегрузка широкой номенклатуры грузов
3 Форма собственности	государственный, частный, смешанной формы собственности
4 Географическое расположение	- прибрежные, - устьевые, - на территории города, населенного пункта.

Предложенная структура и классификация позволяют позиционировать соответствующие управленческие решения для обеспечения конкурентоспособности региональных морских портовых комплексов

2. Стратегические факторы и приоритетные направления государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов.

Повышение экспортных возможностей России объективно зависит от увеличения внешнеэкономического потенциала государства и комплексного развития регионов, включая социальную составляющую. Кроме того, стоит задача обеспечения сбалансированного развития инфраструктуры портового сектора и расширения участия российских региональных морских портовых комплексов на мировом рынке транспортных услуг

Выполненные исследования показали, что наиболее высокие темпы экономического роста и внешнеторгового оборота прогнозируются для Азиат-

ско-Тихоокеанского региона, Западной Европы и Северной Америки По прогнозу торговля между государствами Азиатского – Тихоокеанского региона и Европой станет самым динамичным рынком, и максимальные выгоды получат те страны, которые смогут привлечь на свои коммуникации транзитный евроазиатский грузопоток

По прогнозу к 2010 году потребность в перевалке российских грузов превысит 700 млн т в год Из этого количества 646 млн т должно быть перегружено в российских региональных морских портовых комплексах, что более чем в 3 раза превосходит уровень 2001 года

Анализ перспектив развития российской внешней торговли, экспортных возможностей основных грузообразующих отраслей, потребности отечественной экономики в импортных товарах указывает, что до 2010 года структура российских грузопотоков не претерпит существенных изменений 88,5 % от общего объема перевалки составят экспортные грузы, 7 % – импортные, 4,5 % – каботажные грузы Выполненный анализ показал, что грузооборот региональных морских портовых комплексов устойчиво увеличивается, так, за 2007 год этот показатель возрос на 8 % В региональной структуре перевалки грузов лидирует Северо-Западный бассейн – 46 %, далее располагается Южный и Дальневосточный бассейны, соответственно, 35,9 % и 17,7 %.

С учетом сложившейся положительной динамики и глобальных планов развития в диссертационной работе выявлены и сформулированы сдерживающие факторы системного характера, которые препятствуют развитию портовой деятельности и снижают конкурентоспособность российских региональных морских портовых комплексов

- отсутствие эффективного взаимодействия государства с частным бизнесом в вопросах развития портовой инфраструктуры,
- особенности географического положения портов. малые глубины, протяженные подходные каналы, ледовая обстановка, удаленность от основных направлений мировых морских перевозок,
- неурегулированность земельных и арендных отношений, отсутствие принятых в мировой практике налоговых и таможенных преференций, в том числе для создания портовых особых экономических зон.

Для выработки соответствующих управленческих решений по эффективному управлению конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов в диссертации проанализировано их состояние, условия и обозначены приоритетные направления развития с учетом региональных особен-

ностей по трем основным исторически сложившимся регионам-бассейнам оказания портовых услуг Северо-Западному, Южному и Дальневосточному (табл 2)

Таблица 2

Приоритетные направления регионального развития МПК

Основные приоритетные направления
<i>Северо – Западный бассейн</i>
<ul style="list-style-type: none"> - экономическая интеграция с Европейским Союзом, - повышение роли портовой инфраструктуры в развитии Северо-Запада как единого экономического пространства, - рост инвестиций в развитие портовой инфраструктуры в соответствии с темпами развития портовых услуг; масштабная реконструкция морских и железнодорожных подходов, - инфраструктурное обеспечение функционирования Северного морского пути, - унификация железнодорожных тарифов на экспортные перевозки через российские морские портовые комплексы, - расширение сети контейнерных терминалов, развитие специализированных портовых терминалов для освоения нефтегазового потенциала шельфа Баренцева и Печорского морей, - создание мультимодальных и логистических центров, - повышение безопасности, в т ч экологической, портовых работ
<i>Южные бассейн</i>
<ul style="list-style-type: none"> - повышение технического, технологического и организационного уровня за счет внедрения прогрессивной техники и передовых технологий, строительства специализированных перегрузочных комплексов, использования новейших систем управления технологическими процессами и автоматизированных информационно-аналитических систем, - улучшение качества обслуживания судов и наземных средств, ускорения прохождения грузов, в том числе за счет их обработки на специализированных площадках, расположенных вне территории морских портовых комплексов, - усиление межотраслевой транспортной координации при помощи создания логистических центров, обеспечения четкого регулирования грузопотоков, а также повышения роли операторов смешанных перевозок, где эффективно действуют все виды транспорта, взаимодействующие в портах
<i>Дальневосточный бассейн</i>
<ul style="list-style-type: none"> - создание экономически выгодных условий по привлечению импорта из Азиатско-Тихоокеанского региона в порты Дальнего Востока, - создание Дальневосточного кластера морского транспорта, - создание в портах контейнерных хабов, развитие перегрузочных мощностей базовых

материковых портов Владивостока, Находки, Восточного, Ванино, Посъета, Зарубино,
- развитие международных пограничных переходов терминального хозяйства, обеспечивающих ускорение технологической и таможенной обработки, комфортные условия для пассажиров

В диссертации сделан вывод, что поставленные государственные задачи по развитию и повышению конкурентоспособности региональных морских портовых комплексов по выделенным регионам – бассейнам и по транспортному комплексу России в целом могут быть достигнуты на основе профессионального, научно обоснованного программного управления, реализуемого в виде сквозных целевых комплексных программ. В результате исследования разработана структура построения программно-целевого управления с выделением целевого, ресурсного, управляющего и сопутствующего блоков, уточнена организационная структура управления с учетом масштабности и сложности целевых программ, включающая основные задачи, формы и методы, назначение органа координации, оперативного управления, контроля и укрупненные этапы реализации, а также систематизировано ресурсное обеспечение для достижения поставленной цели.

3. Концепция государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов и региональная многоуровневая система обеспечения конкурентоспособности портовых услуг.

Обеспечение конкурентоспособности региональных морских портовых комплексов является важной стратегической государственной задачей, так как эффективная деятельность портовой инфраструктуры является важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей на региональном и федеральном уровнях. При возрастании спроса на портовые услуги в управлении региональными морскими портовыми комплексами сохраняется спектр нерешенных проблем, которые детально проанализированы, систематизированы и обобщены в процессе научного исследования. Для устранения сложившихся противоречий, на основе современных требований к менеджменту, фундаментальных положений системного подхода и преимуществ применения программно-целевого управления, в диссертационной работе обоснована концепция государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов (рис 2), в составе которой сформулированы основные принципы и задачи, систематизированы уровни развития и состав участников этого процесса, идентифицированы

Концепция государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов

Цель – создание благоприятных условий для формирования и реализации конкурентных преимуществ региональных МПК

Принципы

- признание портовой инфраструктуры как единого государственного объекта с учетом региональных и функциональных особенностей,
- сохранение государственных функций при осуществлении регулирования и контроля за использованием портовой инфраструктуры,
- соблюдение норм международного морского права и следование морским обычаям,
- экономическая и технологическая интеграция между грузообразующими отраслями и региональными МПК,
- равноправный доступ хозяйствующих субъектов к объектам портовой инфраструктуры и стабильность условий их использования

Задачи

- совершенствование антимонопольного регулирования
- создание механизмов ускорения развития объектов портовой инфраструктуры,
- устранение неоправданных административных и экономических барьеров для конкуренции,
- поэтапное сокращение сферы тарифного регулирования и расширение рынка свободных тарифов,
- создание условий, обеспечивающих недискриминационный доступ операторов к портовой структуре,
- содействие развитию логистики и современных информационных технологий в сфере портовых услуг,
- совершенствование методов управления портовыми комплексами

Уровни развития конкуренции:

– международная – межрегиональная – региональная – локальная

Факторы

- *Внешние* политические, исторические, социальные, природно-географические, транспортно-экономические
- *Внутренние* тарифы, портовые сборы, сроки и качество обработки транспортных средств и груза и другие

Участники

- региональные государственные органы,
- собственники организаций портовой инфраструктуры,
- персонал МПК

Методы оценки:

- сравнение по группам параметров
- дифференцированный метод оценки
- комплексный метод оценки

Инструментарий:

- совершенствование нормативно-правового обеспечения деятельности МПК,
- применение налоговых стимулов для формирования устойчивого налогового потенциала и повышения деловой активности МПК
- развитие и оптимизация портовой инфраструктуры и повышение инвестиционной привлекательности МПК
- повышение экономической обоснованности тарифов на перегрузочные работы и другие услуги МПК с учетом уровня соответствующих тарифов у конкурентов

Индикаторы:

- нормативные (конвенции международных морских организаций, федеральные и региональные законы в области портовой деятельности, приказы и распоряжения Минтранса РФ, распоряжения портовых властей),
- технические (технические характеристики объектов портовой инфраструктуры, характеристики фарватера, акватории, нормы погрузки/выгрузки, уровень технической оснащенности МПК и другие),
- экономические (тарифы на перегрузочные работы и агентские услуги, ставки портовых сборов, финансовые показатели работы МПК и другие),
- организационные (перечень и качество предоставляемых услуг, номенклатура обрабатываемых грузов, система скидок и другие)

Алгоритм:

- определение цели оценки конкурентоспособности маркетинговые исследования рынка портовых услуг, формулирование требований, предъявляемых к портовым услугам, формирование перечня параметров конкурентоспособности МПК (нормативные, организационные, экономические, технические), идентификация факторов, влияющих на параметры конкурентоспособности МПК; выбор аналогов-конкурентов, расчет показателей конкурентоспособности, вывод о конкурентоспособности МПК, разработка направлений повышения конкурентоспособности МПК

Рис 2 Концепция государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов

основные индикаторы и влияющие на них ключевые факторы, предложены методы, инструментарий и алгоритм для ее реализации

На основании обобщения существующих методических подходов и обоснованной концепции в диссертации разработана региональная многоуровневая система обеспечения конкурентоспособности портовых услуг, состоящая из четырех уровней управления. Она сформирована по критерию интеграции и локализации процесса обеспечения конкурентоспособности: первый – на уровне оказания портовой услуги, второй – на уровне локального морского портового комплекса как производителя услуги, третий – на уровне регионального морского портового комплекса, четвертый – на уровне региона. Применение такого подхода путем итерационного включения нижестоящих уровней в вышестоящие способствует получению синергетического эффекта при достижении конкурентоспособности портовой инфраструктуры региона (рис 3)

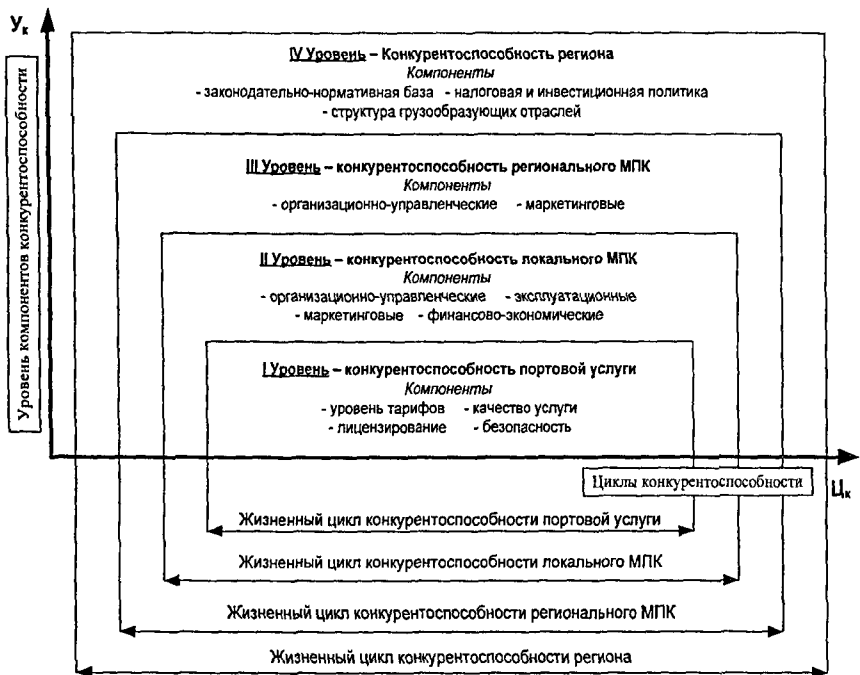


Рис 3 Региональная многоуровневая система обеспечения конкурентоспособности портовых услуг

Предложенная в диссертационном исследовании концепция и система позволяют применить научный подход в организации и планировании, регулировании и координации, мотивации и контроле управленческих решений на государственном уровне для обеспечения конкурентоспособности региональных морских портовых комплексов

4. Модель государственного управления инвестиционным потенциалом региональных морских портовых комплексов.

Успешность реализации государственной инвестиционной политики в сфере портовых услуг, направленной на ликвидацию диспропорций и укрепление региональной компоненты, напрямую зависит от финансового обеспечения, расширения круга участников инвестиционного процесса. На основании выполненных исследований в диссертации сделан вывод, что создание благоприятной инвестиционной среды для портовой инфраструктуры позволит привлечь дополнительные инвестиции и, следовательно, снизит финансовую нагрузку на региональный и федеральный бюджеты, ускорит проводимые рыночные и структурные преобразования в регионах.

В диссертации в качестве решения поставленной задачи предлагается модель государственного управления инвестиционным потенциалом региональных морских портовых комплексов для обеспечения их конкурентоспособности (табл. 3)

В процессе исследования обосновано, что эффективное взаимодействие государства и частного бизнеса перспективно в сегменте портовых услуг, где исторически сложились потребности и возможности такого сотрудничества при реализации крупномасштабных региональных социально-экономических задач. В современных условиях важно использовать преимущества новых форм государственно-частного партнерства при решении портовых инфраструктурных проблем. Бюджетные средства при строительстве и развитии региональных морских портовых комплексов перспективно вкладывать преимущественно в инфраструктурную составляющую: гидротехнические сооружения, морские подходы, морские каналы, т.е. в объекты, обеспечивающие эффективную работу транспорта регионов в целом. Финансирование частных инвесторов целесообразно привлекать на локальном уровне в развитие транспортных комплексов, складов, площадок, логистических центров, сервисной структуры.

Модель государственного управления инвестиционным потенциалом
регионального морского портового комплекса

Показатели	Содержание
Цель государственного управления	Развитие и рост инвестиционного потенциала региональных МПК для обеспечения их конкурентоспособности на региональном, национальном и международном рынке портовых услуг
Принципы управления	Комплексность, непрерывность, многоуровневость, перспективность, динамичность, сбалансированность, предусмотрительность
Уровни управления	Федеральный, региональный, местный
Функции управления	Планирование и организация, регулирование и координация, мотивация, учет, анализ и контроль
Методы управления	Государственно-правовое регулирование, государственно-частное партнерство
Факторы управления	Внешней среды, внутренней среды
Инструментарий управления	Стратегия развития, инвестиционная стратегия, инвестиционное проектирование, оценка и обоснование инвестиционных проектов, оценка инвестиционного потенциала
Структура управления	<p><i>Формирование инвестиционного потенциала</i></p> <p>Объект управления – инвестиционная привлекательность, инвестиционные ресурсы</p> <p>Процесс управления – повышение привлекательности инвестиционных ресурсов, определение потребности в инвестиционных ресурсах и их структуры, аккумуляция инвестиционных ресурсов</p> <p><i>Использование инвестиционного потенциала</i></p> <p>Объект управления – инвестиционные проекты, инвестиции, действующие активы</p> <p>Процесс управления – отбор инвестиционные проекты, инвестирование, реализация инвестиционных проектов</p>
Комплексные индикаторы	<p>На региональном и федеральном уровне – деловая активность, занятость населения, уровень жизни работников, объем налоговых платежей</p> <p>На локальном (внутрифирменном) уровне – рентабельность деятельности, производительность активов, коэффициент реинвестирования</p>

Такой научный подход направлен на сбалансированное формирование и использование инвестиционных ресурсов для обеспечения экономического роста региональных морских портовых комплексов с целью повышения их конкурентоспособности на региональном, национальном и международном уровне

5. Методические положения по формированию налогового потенциала региональных морских портовых комплексов и оценке его влияния на региональный бюджет.

Региональные морские портовые комплексы, выполняя стратегические национальные задачи, посредством налоговых платежей участвуют в формировании эффективной бюджетной политики на всех уровнях управления. В диссертационной работе на основе обобщения и систематизации различных научных подходов уточнена сущность налогового потенциала регионального морского портового комплекса как максимально возможная в условиях действующего законодательства величина его налоговых обязательств в целом и с распределением в соответствующие бюджеты. Кроме того, предложена иерархия налогового потенциала региональных морских портовых комплексов (табл. 4), которая может быть использована в качестве методического инструмента для принятия соответствующих управленческих решений при обосновании источников формирования доходной части региональных и консолидированных бюджетов.

Таблица 4

Иерархия налогового потенциала региональных морских портовых комплексов

Уровень управления	Композиция налогового потенциала	Цель
Международный	Налоговый потенциал региональных МПК на международных рынках портовых услуг	Оценка налоговой политики в портовой инфраструктуре разных стран
Национальный	Налоговый потенциал региональных МПК морского транспорта	Оценка налоговых поступлений от деятельности региональных МПК в бюджет государства
Отраслевой	Налоговый потенциал региональных МПК	Оценка роли региональных МПК в налоговых обязательствах транспортного комплекса РФ
Региональный	Налоговый потенциал региональных МПК конкретного региона	Оценка налоговых поступлений от деятельности региональных МПК в региональный бюджет
Местный	Налоговый потенциал региональных МПК местных образований	Оценка налоговых поступлений от деятельности региональных МПК в местный бюджет
Локальный	Налоговый потенциал локального МПК	Оценка налоговых обязательств регионального МПК перед федеральным, региональным и местным бюджетами

Предпосылкой для объективного определения величины налогового потенциала регионального морского портового комплекса является формирование системы показателей, определяющих развитие макроэкономической ситуации на рынке портовых услуг, а также воздействие региональных факторов, влияющих на состояние налоговой базы и перспективу ее развития. Ключевыми факторами являются место и роль портовой инфраструктуры в транспортном комплексе региона и страны, специализация, особенности территориального размещения и функционирования основных видов деятельности регионального морского портового комплекса, объем перегрузочных работ в физическом и стоимостном выражении в разрезе основной номенклатуры перегружаемых грузов, численность персонала, уровень и динамика выплат в пользу работников, финансово-экономическое состояние в целом и прибыльность по отдельным видам деятельности регионального морского портового комплекса, объем экспортных поставок (для прогноза сумм возмещения НДС)

Роль налогового потенциала регионального морского портового комплекса в формировании регионального бюджета ($НП_{МПК_{РБ}}$) определяется по следующей зависимости

$$НП_{МПК_{РБ}} = \sum ФН_{МПК_{РБ}} + \sum РН_{МПК} + \sum МН_{МПК}, \quad (1)$$

где $\sum ФН_{МПК_{РБ}}$ – сумма федеральных налогов регионального МПК, которая после бюджетного распределения обеспечивает доходную часть регионального бюджета, $\sum РН_{МПК}$ и $\sum МН_{МПК}$ – соответственно, сумма обязательств регионального МПК по региональным и местным налогам

Использование предложенной системы показателей создает предпосылки для определения функциональных зависимостей между показателями деятельности регионального морского портового комплекса, показателями формирования его налоговой базы и, как следствие, для объективной оценки налогового потенциала региона и государства

6. Методические положения по оценке конкурентоспособности региональных морских портовых комплексов.

Сложность оценки конкурентоспособности региональных морских портовых комплексов во многом определяется многомерностью и комплексностью объекта, который интегрирует все аспекты и факторы функционирования и развития экономики региона и хозяйствующего субъекта как объекта

управления, что и определило выбор метода на основе оценки социальной и экономической эффективности. С этой целью в диссертации обоснована логическая взаимосвязь укрупненных индикаторов конкурентоспособности региона и регионального морского портового комплекса (табл. 5)

Таблица 5

Взаимозависимость индикаторов конкурентоспособности региона и регионального морского портового комплекса

Укрупненные индикаторы конкурентоспособности	
региона	морского портового комплекса
Уровень жизни населения (конкурентоспособность на рынке труда)	<ul style="list-style-type: none"> - уровень средней заработной платы персонала по категориям работников, - уровень внутрифирменного социального обеспечения, - средняя численность работников, соотношение среднегодовой численности работников на перегрузочных работах и административно-управленческого персонала, характеристика персонала (уровень образования, возраст, квалификация), - уровень обязательств по региональным и местным налогам
Эффективность функционирования хозяйственного механизма региона (конкурентоспособность на рынке товаров или конкурентоспособность, обеспечиваемая производством)	<ul style="list-style-type: none"> - доля рынка портовых услуг, грузооборот, доля экспортных и импортных грузов, наличие крупных долгосрочных контрактов, стабильность перегрузочных работ, - состав перегрузочного оборудования (рыночная стоимость, количество единиц, производительность), коэффициент износа основных фондов, коэффициент использования оборудования, энергоемкость, - уровень тарифов, себестоимость единицы перегрузочных работ и услуг, производительность труда, фондоотдача, рентабельность активов, темп экономического роста
Инвестиционная привлекательность (конкурентоспособность на рынке капитала или конкурентоспособность финансов)	<ul style="list-style-type: none"> - стоимость акций на рубль активов, рентабельность собственного капитала, чистый оборотный капитал, кредитная история, - наличие государственных гарантий и льгот, уровень обязательств по федеральным (зачисляемым в региональный бюджет), региональным и местным налогам, - осуществление инновационной деятельности, модернизация оборудования, усовершенствование качественных характеристик оказываемых услуг

С учетом взаимосвязи приведенных в табл. 5 индикаторов, в диссертации сделан вывод о целесообразности применения интегральной многокритери-

ной модели для оценки конкурентоспособности исследуемого объекта В качестве критериев рассматриваются дифференцированные потенциалы производственный, рыночный, экономический, финансовый, налоговый, инвестиционный и инновационный

Оценку каждого потенциала правомерно осуществлять на основе уровня и динамики определяющих их показателей, которые отражают конкурентные преимущества или недостатки регионального морского портового комплекса

$$P_j = \sum_{i=1}^m C_{x_{ij}} \times B_{x_{ij}}, \quad (2)$$

где P_j – j -й дифференцированный потенциал ($j = 1, \dots, n$), n – количество критериев модели ($n = 7$), x_{ij} – i -й оцениваемый показатель j -го потенциала ($i = 1, \dots, m$), m – количество оцениваемых показателей j -го потенциала, $C_{x_{ij}}$ – степень влияния i -го оцениваемого показателя на j -й потенциал, $B_{x_{ij}}$ – балльная оценка i -го показателя j -го потенциала

$$R = \sum_{j=1}^n C_{y_j} \times P_j, \quad (3)$$

где R – конкурентоспособность регионального МПК, C_{y_j} – степень влияния j -го дифференцированного потенциала на конкурентоспособность регионального МПК

Методической основой оценки конкурентоспособности является сопоставление полученной величины с аналогичным показателем конкурентов, а также определение эффективности государственного влияния на этот процесс как отношения фактических значений к максимально обоснованному значению Последнее рассчитывается исходя из допущения, что все показатели имеют позитивную динамику или положительную оценку экспертов и оказывают максимальное влияние на соответствующий дифференцированный потенциал, а значит, и на конкурентоспособность регионального морского портового комплекса

Предложенный методический подход позволяет использовать репрезентативный набор количественных и качественных показателей, отражающих многообразие факторов, характеризующих конкурентоспособность конкретного регионального морского портового комплекса на уровне региона Кроме того, мониторинг показателей позволяет контролировать динамику, тенденции и резервы конкурентоспособности исследуемых объектов под влиянием

внешней и внутренней среды, что создает необходимую информационную базу для принятия корректирующих управленческих решений

На основе выполненных исследований и разработанных организационных и методических подходов в диссертации обоснован комплекс практических рекомендаций по государственному управлению конкурентоспособностью регионального морского портового комплекса – «Большой порт Санкт-Петербург», способствующих как повышению эффективности деятельности портов, входящих в исследуемый комплекс, так и развитию экономики города и Северо-Западного региона

III. СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК

- 1 Давыденко А А. Концепция государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов // Экономика и управление – 2008, № 2 – 0,5 п л
- 2 Давыденко А А. Инструментарий управления экономическим развитием морских торговых портов региона // Мехатроника Автоматизация Управление Приложение – 2008, № 4 – 0,54 п л

Публикации в других изданиях

3. Давыденко А А. Региональное развитие морских торговых портов России – СПб. Изд-во ГМА им адм С О Макарова, 2007 – 9,0 п л
4. Давыденко А А. Обеспечение конкурентоспособности морских торговых портов – СПб. «Феникс», 2008 – 10,75 п л
5. Давыденко А А. Развитие государственного управления морскими портами России – СПб. Изд-во ГМА им адм С О Макарова, 2007 – 6,75 п л
6. Давыденко А А. Тенденции развития государственного управления морскими портами России // Управленческое консультирование, 2008, № 1 – 0,56 п л
7. Давыденко А А. О мерах по улучшению взаимодействия железнодорожного транспорта, морских портов, судовладельцев и грузовладельцев при перевозках экспортно-импортных грузов // Морской флот, № 6, 2005 – 0,12 п л
8. Давыденко А А. Первоочередные задачи законодательного обеспечения деятельности морского транспорта // Морское право, № 1, 2006 – 0,3 п л

ГМА им адм С О Макарова
Санкт-Петербург, Косая линия, 15-а
Заказ № 173 Усл -печ л – 1,5
Тираж 100 экз