# Государственное регулирование в Японии

В послевоенный период четко выделяются 2 модели государственного регулирования отраслей инфраструктуры: преимущественно прямое участие государства в развитии инфраструктуры (50-70-е годы) и преимущественно косвенное воздействие (80-е годы).

В 50-70-х годах действовала достаточно жесткая система государственного административного регулирования. Регулирование компаний инфраструктуры носило поотраслевой характер, т.е. ограничевалось рамками отдельных отраслей.В соответствии с принятыми и 50-60-е годы законами каждая отрасль инфраструктуры контролировалась конкретным центральным правительственным учреждением.

В сферу государственного административного регулирования входили следующие важнейшие  стороны деятельности  компаний инфраструктуры: начало функционирования, обусловленное обязательным получением  лицензии; объем и структура производства; установление границ  изменения цен на услуги; масштабы и структура основного  капитала и характер его использования, стандарты техники  безопасности; выпуск акций и других ценных бумаг и т.д.Государственные органы обладали правом  налагать запрет на принятые компаниями решения по этим аспектам деятельности, если они противоречили распоряжениям государственных органов.

Кроме "приказных" методов большую роль в административном регулировании инфраструктуры играли также такие средства, как "неофициальные рекомендации" правительственных учреждений по направлениям развития производства, структуре инвестиций и другим аспектам деятельности частных компаний. Эти средства административного руководства никак не были закреплены в отраслевых законах, но действовали тем не менее достаточно эффективно.Как показала практика, часные компании в большинстве случаев следовали этим рекомендациям. Дело в том, что в случае "ослушания" компания могла лишиться выгодных государственных заказов, льготных кредитов и т.д.

Меры административного регулирования в отраслях инфраструктуры разрабатывались, как правило, совместно государственным аппаратом и частными фирмами. Для этого при всех министерствах и государственных управлениях, их депортаментах и отделах была создана сеть консультативных советов. В их состав вхводили представители административного аппарата, предпринимательских организаций, профсоюзов и ученые. Обычно их возглавляли представители крупного бизнеса.

Главными целями административного регулирования в 50- 70-е годы являлись: поддержание мелкого бизнеса, защита японских фирм от иностранных конкурентов, поддержка компаний приоритетных отраслей (морского и воздушного транспорта, информационного обслуживания и т.д.), а с середины 70-х годов- и стимулирование снижения энергоемкости производства и уровня загрязнения окружающей среды (в отраслях транспорта, электро-, газоснобжения).

Большое внимание к мелкому бизнесу в отраслях инфраструктуры объяснялось, во-первых, тем, что сектор мелкого предпринимательства представляет собой наиболее массовый слой производителей в отраслях инфраструктуры Японии,"настроение" которого в силу большого числазанятых в нем во многом определяет социальную стабильность в обществе, уровень занятости и безработицы.

Важнейшими средствами поддержания мелкого бизнеса в 50- 60-е годы служили антимонопольное законодательство и 15 специальных законов,предусматривавших воздействие государства на конкурентную борьбу в отраслях инфраструктуры.В этих же целях государство регламентировало объемы производства и продаж, нижние границы цен, стимулировало процесс создания ассоциаций мелких предпринимателей и их кооперативов.Особенно интенсивно указанные меры применялись на транспорте, в оптовой торговле и сфере деловфх услуг.Государство существенно ограничевало допуск иностранного капитала (в области автомобильного и воздушного транспорта,связи, электро-, газоснабжении, информационного обслуживания), оказывало помощ в получении новейшей научно-технической информации, в организации обмена опытом между предпринимателями и т.д.

В 70-е годы государство также оказало большую поддержку "структурно-больным" отраслям, стимулировав свертывание их мощностей (законы и программы помощи морскому и железнодорожному транспорту).

Но в 80-е годы система административного регулирования инфраструктуры претерпела существенные изменения.В условиях ускорения НТП, необходимости быстрой разработки и внедрения новой техники сохранение привилегированного положения отдельных компаний и ограничение конкуренции превратилось в факторы, сдерживающие развитие инфраструктуры и рост международной конкурентоспособности японских компаний.В этой ситуации государство перешло от политики сдерживания к политике максимального стимулирования конкуренции во всех отраслях инфраструктуры, максимально сокращяя "сферы государственной опеки".

Были отменены ограничения на создания новых компаний в отраслях связи, информационного обслуживания, воздушного транспорта, значительно упростилась процедура лицензирования частных компаний в автомобильном транспорте и сфере деловых услуг.

Другим направлением перестройки административного регулирования в целях стимулирования конкуренции и расширения свободы предпринимательской деятельности в отраслях инфраструктуры стало ослабление государственной регламентации ценовой политики частных фирм.

В 1983-1985 годах было ослаблено регулирование тарифов автомобильного транспорта- введены потоварная тарифная система в области внутрирегиональных перевозок и система тарифов в зависимости от региона.

В результате НТП и диверсификации производства происходит стирание отраслевых границ, быстро возрастает число компаний, функционирующих одновременно в нескольких отраслях.Появляются новые формы монополизации (с помощью информационных сетей, межотраслевых объединений и т.д.), которые не подпадают под прежнюю систему антимонопольного регулирования, ограниченного рамками отдельных отраслей. Все это потребовало отхода от поотраслевого принципа регулирования и перехода к регулированию не отраслей, а компаний.

Для обеспечения соответствия структуры административного аппарата новым условиям развития, в том числе для уменьшения расходов на его содержание, были ликвидированы его мало эффективные звенья, а также звенья, ставшие ненужными в результате сужения масштабов административного регулирования. Были сокращены численность занятых и количество департаментов и отделов всех министерств и управлений, занимающихся административным регулированием компаний инфраструктуры. За 1980-1987 гг. общее число чиновников, работающих в министерствах и управлениях, курирующих инфраструктуру , уменьшилось на 2,1 тыс. человек.

Интернационализация отраслей инфраструктуры Японии и выход ее компаний на рынки других стран привели к тому, что прежние методы административного регулирования уже не могут охватить все стороны деятельности инфраструктурных фирм. Для решения этой проблемы был взят курс на "интернационализацию" системы административного регулирования, приведения ее в соответствие с новыми условиями. Был создан механизм сгласования государственного регулирования отраслей различных стран на межправительственном уровне.

Япония участвует в специализированных международных комиссиях по вопросам развития отдельных отраслей инфраструктуры, появились двусторонние комиссии по урегулированию конфликтов в торговле услугами ряда отраслей  инфраструктуры и совместного решения других вопросов.

По мере формирования международного механизма регулирования инфраструктуры основное внимание постепенно смещается с устранения внешнеторговых противоречий на координайию совместных усилий для решения долгосрочных проблем развития отраслей инфраструктуры (разработка принципиально новых средств и сооружений, создание всемирной комплексной цифровой сети связи и т.д.).

Результатом ослабления государственной регламентации явилось усиление конкуренции и повышение эффективности функционирования компаний дерегулируемых отраслей, особенно в связи, на воздушном и автомобильном транспорте и т.д. Причем положительные тенденции наблюдаются не только в самой дерегулироемой отрасли, но и во многих других отраслях. Например, реформы в области связи внесли вклад в ускорение НТП в информационном обслуживании и производстве средств связи и электронной техники.

Таким образом, важнейшей отличительной чертой нового механизма государственного регулирования инфраструктуры, формирование которого началось в 80-е годы под воздействием изменений условий общественного производства, является переход от преимущественно прямых на преимущественно косвенные методы. Государственная политика по раскрепощению хозяйственной инициативы и стимулированию конкуренции во всех отраслях вызвала к жизни такие формы взаимодействия государства с частным сектором, которые означают своего рода полную или частичную "приватизацию" определенных хозяйственных функций государственных органов. Государство все больше освобождает себя от непосредственной хозяйственной деятельности, если она может осуществляться достаточно эффективно частными компаниями под эгидой и контролем государства.

Государство по\_прежнему с помощью административного, а также кредитного и налогового регулирования способно определять важнейшие направления развития инфраструктуры, хотя происходит это уже с помощью преимущественно косвенных методов воздействия. Можно сказать, что происходит переход от модели хозяйственного механизма, где ведущую роль играло государственное регулирование, к модели, где ведущую роль играет система конкурентно-рыночного регулирования, причем происходит это на фоне усиливающейся интернацианализации инфраструктуры Японии.

**Список литературы**

1. В.В.Власов "ЯПОНИЯ" Производственная инфраструктура -М.:"Наука",1991

2. И. Макмиллан "Японская промышленная система"

3. "Япония: смена модели экономического роста" Под. ред. И.П.Лебедевой, А.И.Кравцевича