

Логина Наталья Анатольевна

д-р экон. наук, доцент

Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал

ГКОУ ВО «Российская таможенная академия»

г. Санкт-Петербург

ИССЛЕДОВАНИЕ СПЕЦИФИКИ ЯВЛЕНИЯ ДЕСТРУКТИВНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ

Аннотация: в статье представлены результаты исследования специфики явления деструктивного предпринимательства в современной экономике. Полученные результаты позволят не только разработать аналитический и методический инструментарий исследования деструктивного предпринимательства в современной экономике, но и будут необходимы для обоснования причин деструктивного бизнес-поведения с целью выработки локальных действий борьбы с ним.

Ключевые слова: предпринимательство, бизнес, явление, экономика.

Современный бизнес многолик и многогранен, что обусловлено многими причинами: большим количеством физических и юридических лиц стремящихся «войти» на рынок, экономической свободой предпринимательских структур, разнообразием форм осуществления предпринимательской деятельности, неопределенностью внешней среды бизнеса, рисками и пр. Вместе с тем вне официальных рамок современного бизнеса функционирует явление деструктивного предпринимательства под которым мы понимаем предпринимательскую деятельность, осуществляемую за пределами действующего правового поля.

К субъектам современного бизнеса мы относим предпринимателей, контрагентов и государство. Однако к субъектам деструктивного предпринимательства возможно отнести только контрагентов и предпринимателей, поскольку государство не заинтересовано в функционировании и развитии деструктивного предпринимательства. К условиям функционирования и развития субъектов автотранспортного бизнеса мы относим интегральные факторы предпринимательской среды [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7]: социокультурная среда, экономическая обстановка,

технологическая среда, политическая ситуация, правовая среда, институциональная среда, географическая среда. рассмотрим их для целей нашего исследования.

Социально-культурная среда предпринимательства отражает нравственные, религиозные нормы, исторические и культурные традиции, демографическую ситуацию, характерные для определенного периода времени. Доказано, естественным образом (без войн, революций и иных потрясений) изменения в социокультурной среде происходят постепенно и обновляются в течение примерно трех поколений человеческой жизни, т. е. примерно раз в 60-70 лет. Безусловно, социально-культурная среда влияет на образ жизни, на потребность в тех или иных товарах, работах, услугах, на вкусовые предпочтения и моду, традиции и т. д. Что в свою очередь оказывает влияние на уровень оплаты и отношения к интенсивности и условиям труда. Социально-культурную среду описывают следующие факторы: толерантность, традиции, обычаи, стереотипы, коммуникация, уровень дисциплины, нравственные и религиозные нормы, социальная напряженность, продолжительность жизни, демографическая ситуация, здравоохранение, отношение к предпринимательству, уровень образования и пр.

Экономическую обстановку в грузовом автотранспортном бизнесе характеризуют: доходы и расходы перевозчиков, вид и характер запросов их клиентов, а также возможности клиентов оплачивать транспортировку грузов (соответственно доходы и расходы клиентов), уровень заработной платы и безработицы в отрасли, регионе и стране в целом, доступность денежных ресурсов, величина процентов, которые можно получить на вложенный капитал, цены на топливо, автозапчасти, нормы налогообложения, страхование и пр.

Политическая среда непосредственно влияет на развитие предпринимательства и не только на автомобильном транспорте. Особенно это характерно для России, где с 1917 г. был провозглашен примат политики по отношению к экономике. В ходе реформ конца 90-х гг. XX столетия в России был кардинально изменен политический курс, что оказало как положительные и отрицательные влияние на развитие страны в целом, ее отдельных регионов и хозяйствующих субъектов. Несомненно, способы управления экономикой, перспективы развития

грузового автотранспортного бизнеса являются результатом тех политических устремлений и задач, которые ставит находящееся у власти правительство, а также активно борющаяся с ним оппозиция в законодательных органах. Также, на развитие автотранспортного предпринимательства в условиях открытой экономики влияет и ситуация в других странах и в мире в целом. Факторы политической среды это – количество политических партий, идеология, наличие оппозиции, отношение к бизнесу, защита интеллектуальной собственности, трудовое право, защита частной собственности и пр.

Правовая среда – представлена функционирующими законодательными органами, органами исполнительной власти, отраслевыми руководящими структурами, которые принимают и контролируют ход выполнения законов, указов постановлений, распоряжений, инструкций, регулирующих нормы и ограничения хозяйственного поведения на рынке транспортных услуг. Эти документы устанавливают правила учреждения и регистрации предприятий, особенности их организационно-правовых форм, требования к ведению хозяйственной документации, налогообложение, формы оплаты и охраны труда, формирование тарифов и многое другое, что должен выполнять законопослушный предприниматель. Правовые нормы могут явиться следствием лоббирования интересов некоторых групп предпринимателей, работающих в определенном секторе экономики, или давления общественных организаций (профсоюзов, экологических и др. организаций). К факторам, характеризующим правовую среду, относят: степень государственного регулирования, возможность самоорганизации бизнеса, поддержка государством отдельных направлений деятельности, возможность получения субсидий, законодательные угрозы и пр.

Географическая среда отражает природные условия конкретного региона или страны в целом, что, безусловно, влияет на особенности предпринимательства на грузовом автомобильном транспорте. В частности, географическая среда грузового автотранспортного бизнеса влияет на размещение предпринимателей, на уровень их расходов, на уровень заработной платы, выплачиваемой работникам. К факторам географической среды относят: климатические условия,

сезонность, выход на внешние рынки, наличие и доступность энергетических ресурсов, обеспеченность дорожно-транспортной сетью и пр.

Технологическая среда отражает уровень научно-технического прогресса в обществе, развития информационных систем и технологий, автоматизации обработки данных на разных ступенях производства и управления. Это, прежде всего, влияет в грузовом автотранспортном бизнесе на уровень занятости, квалификацию работников и оплату труда, на расходы по научно-исследовательским проектам, конструкторским работам и т. д. К факторам, характеризующим технологическую среду относят: уровень внедренных технических новшеств, сложность оказываемых транспортных услуг (например, использование современного подвижного состава, современных средств погрузки-разгрузки), наличие и количество патентов и авторских свидетельств, использование новых технологических решений в доставке грузов, государственная политика в области сертификации и т. д.

Таким образом, предпринимательство на транспорте существует в определенной среде, которая может быть описана вышеизложенными интегральными факторами, воздействующими извне (внешние факторы). Эти факторы практически не подчиняются управляющим воздействиям предпринимателя, и он чаще всего должен принимать их как данность, приспособлявая свой бизнес к диктуемым обстановкой условиям.

Для обоснованного развития настоящего исследования нами был проведен анализ интегральных факторов предпринимательской среды на грузовом автомобильном транспорте с целью выделить наиболее важные при проявлении феномена деструктивного бизнес-поведения. Для этого мы провели письменное анкетирование 296 студентов и 220 предпринимателей Санкт-Петербурга. При анкетировании предлагалось выбрать 5 наиболее важных факторов, относимых к каждой их сред предпринимательства на грузовом автомобильном транспорте по критериям «сильное влияние», «несильное влияние», «целевые», «нецелевые». К работе было принято 500 анкет, поскольку в 16 (или в 3.1%) анкетах содержались ошибки, например, было выбрано меньше или больше факторов. Результаты

анкетирования были обработаны (табл. 1) на основе использования кластерного анализа и представлены на рис. 1.

Таблица 1

Обработка результатов анкетирования

№	Фактор	Критерии			
		Сильное влияние	Несильное влияние	Целевые	Нецелевые
<i>Социально-правовая среда</i>					
1	Толерантность		1245		1895
2	Традиции	2456			2163
3	Обычаи	2587			2986
4	Стереотипы	3587			3978
5	Коммуникации		2451		3562
6	Уровень дисциплины	1962			896
7	Нравственные нормы		4690		4897
8	Религиозные нормы		4560		4500
9	Социальная напряженность	2145			1894
10	Продолжительность жизни		789	896	
11	Демографическая ситуация		900	1000	
12	Здравоохранение		423	479	
13	Отношение к предпринимательству	1236			789
14	Уровень образования		963	1692	
<i>Экономическая среда</i>					
15	Доходы и расходы перевозчиков	1256		1452	
16	Вид и характер запросов их клиентов	3950		2563	
17	Возможности клиентов оплачивать транспортировку грузов	1598		1892	
18	Уровень заработной платы в отрасли	1498		1324	
19	Уровень безработицы в отрасли	1897		1542	
20	Доступность денежных ресурсов	4596		3781	
21	Величина процентов, которые можно получить на вложенный капитал	3598		4560	
22	Цены на топливо, автозапчасти, материалы	846		941	
23	Нормы налогообложения	498		493	
24	Привлекательность страхования	1687		2178	
<i>Правовая среда</i>					
25	Степень государственного регулирования	687		752	
26	Возможность самоорганизации бизнеса	2687		1125	

27	Поддержка государства	1884		965	
28	Возможность получения субсидий	982		384	
29	Законодательные угрозы	451		262	
<i>Географическая среда</i>					
30	Климатические условия	2560			3541
31	Сезонность	1895			2156
32	Выход на внешние рынки	1365			1452
33	Наличие и доступность энергетических ресурсов	892			956
34	Обеспеченность дорожно-транспортной сетью	423			429
<i>Технологическая среда</i>					
35	Уровень внедренных технических новшеств	675		2782	
36	Сложность оказываемых транспортных услуг	2530		2369	
37	Наличие и количество патентов	1305		2562	
38	Наличие и количество авторских свидетельств	1598		406	
39	Использование новых технологических решений в доставке грузов	963		1120	
40	Государственная политика в области сертификации	463		1401	

На основании результатов проведенного кластерного анализа, представленного на рис. 1, можно сделать следующие заключение – наиболее приоритетными при исследовании деструктивного бизнес-поведения на грузовом автомобильном транспорте являются следующие среды: экономическая, правовая и технологическая, что обусловлено особой значимостью факторов, которые их характеризуют. В результате анкетирования мы выявили, что в экономической среде наиболее приоритетными являются следующие факторы – доходы и расходы перевозчиков, уровень заработной платы и безработицы в отрасли, возможности клиентов оплачивать транспортировку грузов, нормы налогообложения, привлекательность страхования; в правовой среде – поддержка государства, степень государственного регулирования, возможность получения субсидий, законодательные угрозы; в технологической среде – государственная политика в области сертификации, использование новых технологических решений в доставке грузов.

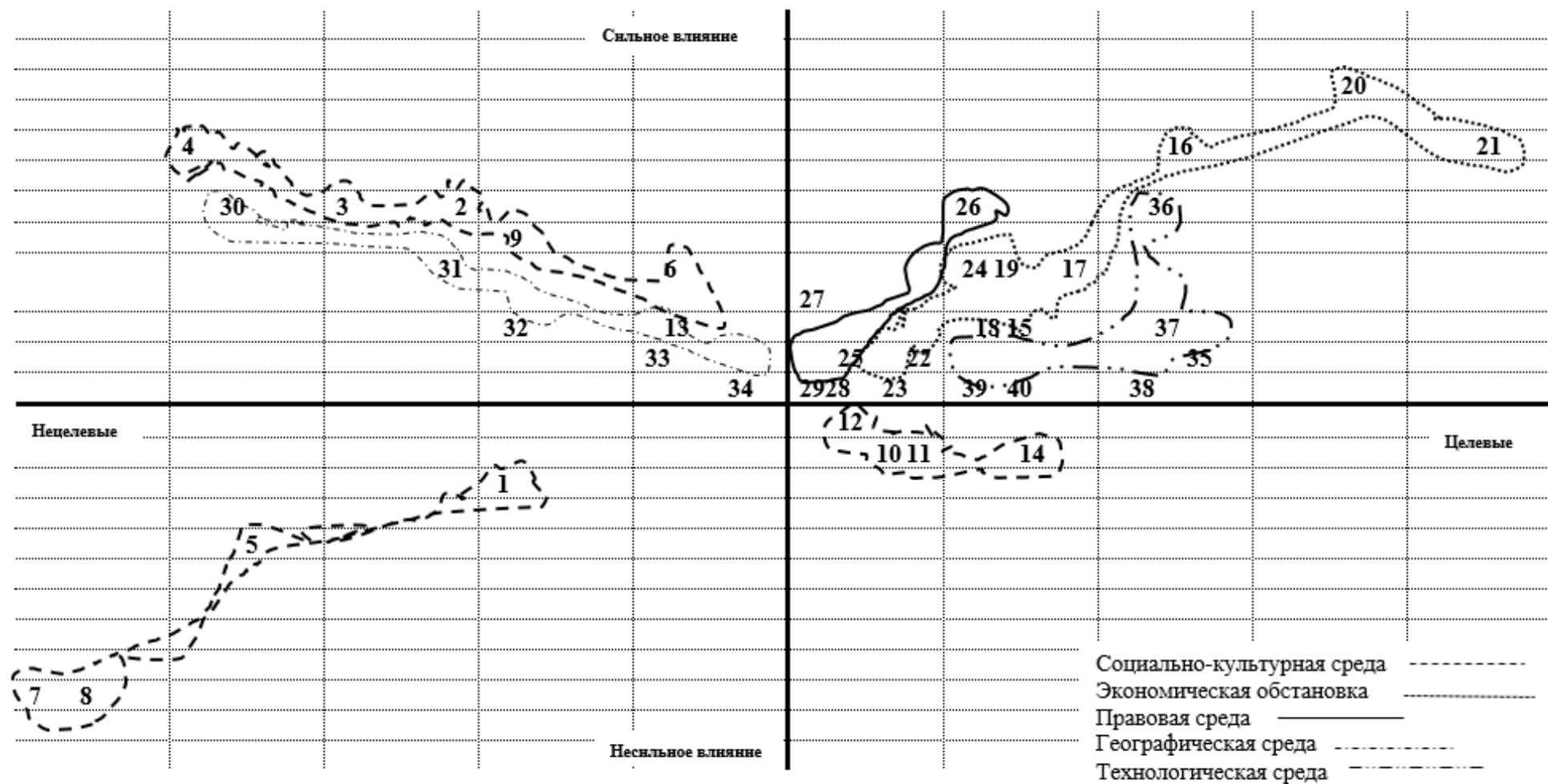


Рис. 1. Результаты кластерного анализа

Важно подчеркнуть, что нет необходимости исследовать эти факторы, в разрезе их влияния на выделенные нами ранее ключевые признаки деструктивного предпринимательства на грузовым автомобильном транспорте, поскольку их влияние тесно взаимосвязано и локально направлено на бизнес в целом в определенный период времени. Как писал А. Кушнер: «Времена не выбирают, в них живут и умирают». Поэтому специфику явления деструктивного предпринимательства ($Я^{\Phi}$), мы предлагаем рассматривать как совокупность сред на него влияющих независимо от ключевого признака деструктивного поведения предпринимателей и контрагентов, а именно:

$$Я^{\Phi} = \{Э_c, П_c, Т_c\},$$

где $Э_c$ – экономическая среда, $П_c$ – правовая среда, $Т_c$ – технологическая среда.

Полученные результаты позволят не только разработать аналитический и методический инструментарий исследования деструктивного предпринимательства в современной экономике, но и будут необходимы для обоснования причин деструктивного бизнес-поведения с целью выработки локальных действий борьбы с ним.

Список литературы

1. Логинова Н.А. Управление социально-экономическими системами. – Красноярск: ООО «Научный-инновационный центр», 2019. – 172 с.
2. Логинова Н.А. Планирование на предприятии транспорта: учеб. пособие. – СПб.: СПбГИЭУ, 2009. – 358 с.
3. Логинова Н.А. Организация предпринимательской деятельности на транспорте: учеб. пособие / Н.А. Логинова, Х.П. Първанов. – М.: Инфра-М, 2013. – 315 с.
4. Логинова Н.А. Экономическая оценка инвестиций на транспорте: учеб. пособие. – СПб.: СПбГИЭУ, 2007. – 327 с.
5. Логинова Н.А. Экономическая синергетика: учебник. – М.: Инфра-М, 2012. – 152 с.

6. Логинова Н.А. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учеб. пособие / Н.А. Логинова. – СПб.: СПбГИЭУ, 2011. – 183 с.

7. Современный менеджмент: актуальность, значение, перспективы: коллективная монография / Л.М. Божко, В.В. Зундэ, Н.А. Левочкина [и др.]. – St. Louis, 2013.