

Факторы циклического развития транспортного комплекса

© 2012 Н.Г. Гавриленко

кандидат экономических наук, доцент

Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия, г. Омск

E-mail: gng@pirs.omsknet.ru

В статье представлена систематизация теорий классиков экономической мысли относительно ключевых факторов циклического развития экономики. Рассмотрена авторская методика построения факторного пространства для транспортного комплекса, выделены три группы факторов в зависимости от степени возможности воздействия на них.

Ключевые слова: транспортный комплекс, цикличность, факторы.

Транспорт, являясь стратегически важным комплексом, в значительной степени определяет мощь государства. Транспортный комплекс страны, как кровеносная система, создает условия, необходимые для роста экономики, поставляя грузы и специалистов в места производства товаров и услуг, обеспечивая возможность обмена опытом, знаниями, насыщая жизнь людей новыми впечатлениями, придавая ей смысл для дальнейшего развития личности, увеличения личных доходов, а соответственно, и доходов экономики страны. Формируя условия для общественного развития, транспортный комплекс выступает мощным катализатором и служит эффективным средством решения геоэкономических и политических задач.

Как одна из основных составляющих и определяющих состояние экономики, транспортный комплекс, подчиняясь ее законам, сменяет периоды подъема, пика, рецессии и кризиса в своем развитии. Данные изменения происходят под

действием тех или иных причин или движущих сил, так называемых факторов.

Анализ теории классиков экономической мысли (см. таблицу) дал возможность сделать вывод, что к ключевым факторам, вызывающим циклическое развитие экономики, можно отнести научно-технический прогресс, денежно-кредитное манипулирование со стороны государства и перепроизводство продукции¹.

Выделение ключевого фактора является важным моментом в анализе деятельности экономического объекта, но не окончательным, необходимо оценить факторное пространство более подробно, акцентируя внимание на факторах, воздействие на которые возможно со стороны либо государства, либо собственника предприятия в зависимости от поставленной задачи. Точное описание факторного пространства позволит вернее продиагностировать состояние экономического объекта, а следовательно, и построить эффективную систему управления им.

Факторы циклического развития экономики

Период построения теории	Автор	Ключевой фактор, предлагаемый автором
В середине XIX в.	Клемент Жюглар	Периодическое колебание товарных цен
Конец XIX в.	Карл Маркс	Технологический прогресс
Конец XIX в.	Карл Каутский	Состояние товарного рынка, определяемого им как перепроизводство
В начале XX в. (20-е гг.)	Йозеф Шумпетер	Нарушения, вызванные подъемом экономики
В начале XX в. (20-30-е гг.)	Джон Мейнард Кейнс	Внезапное падение предельной эффективности капитала
В начале XX в. (20-30-е гг.)	Михаил Туган-Барановский	Состояние товарного рынка, определяемого им как перепроизводство и колебания кредита
В начале XX в. (20-30-е гг.)	Николай Кондратьев	Механизм накопления, аккумуляции и рассеяния капитала, достаточного для создания новых основных производительных сил
В начале XX в. (30-40-е гг.)	Людвиг фон Мизес	Ошибочные инвестиции и избыточное потребление
В начале XX в. (40-е гг.)	Фридрих Хайек	Снижение ставки реальной заработной платы
В начале XX в. (40-е гг.)	Готфрид Хаберлер	Преднамеренные действия банков или иных денежных властей, ведущие к расширению денежного обращения
Конец XX в. (90-е гг.)	Фрэнк Шостак	Искусственное понижение процентных ставок центральным банком
Конец XX в. (90-е гг.)	Шон Корриган	Денежно-кредитное манипулирование (со стороны государства)
Конец XX в. (90-е гг.)	Роджер Гаррисон	Снижение процентной ставки, что приводит к увеличению инвестиций при снижении величины сбережений
XX в. (90-е гг.)	Сергей Глазьев	Научно-технический прогресс

Для любого экономического объекта факторы подразделяются на две категории: внешние и внутренние², при этом факторы, влияющие негативно на экономическое состояние объекта, сами испытывают обратное влияние, возникая, существуя, взаимодействуя между собой³.

Обоснование взаимосвязей, взаимозависимостей и взаимодействий между внешними факторами экономического состояния после рассмотрения их двусторонних “горизонтальных связей” существенно усиливается, если, например, какие-либо пары факторов (можно тройки и т. д.) комбинировать с внутренними факторами. То же самое прослеживается и от внутренних факторов предприятия к внешним.

Например, неконкурентоспособность услуг транспортного предприятия может быть взаимосвязана с его устаревшими основными средствами, которые в условиях чрезмерной налоговой нагрузки заменить очень сложно. При этом низкорентабельная работа предприятия чаще всего связана еще и с ненадлежащей квалификацией работников. Привлечь квалифицированные кадры проблематично, в первую очередь, из-за невозможности выплачивать требуемый уровень заработной платы.

Некоторые пробелы в квалификации можно было бы устранить путем внутреннего обучения, но для этого необходимы дополнительные финансовые средства, высокий уровень знаний управленцев или какие-либо готовые решения, чего большинство предприятий на сегодня не имеет. Отсутствие средств и требуемого уровня гибкости налоговой политики заставляет предприятия либо полностью уходить с легального рынка, либо занижать получаемые доходы. В результате государство не получает в бюджет достаточного объема средств. Бюджетное недофинансирование не позволяет осуществлять масштабные проекты капитальных вложений государственного значения и улучшать инвестиционный климат экономики в целом. Следовательно, многие предприятия находятся в кризисном состоянии, что приводит, в свою очередь, к низкому уровню жизни населения, т.е. к неплатежеспособности уже самих потребителей услуг транспортных предприятий.

Представленные связи можно выстроить от каждого из выделенных факторов экономического состояния, причем не имеет значения, в какой последовательности, от одного внутреннего и одного внешнего, от пары тех и других, от трех внешних и одного внутреннего фактора либо наоборот. Это подтверждает существование неделимой комплексной группы взаимозависимых факторов, связанных взаимодействием и взаимовлиянием систем.

Исходя из вышеизложенного возникает необходимость использования определенного подхода в выборе факторов, позволяющего выявить те факторы, которые непосредственно влияют на финансовое состояние объекта. Формирование факторного пространства предлагается проводить поэтапно согласно рис. 1.

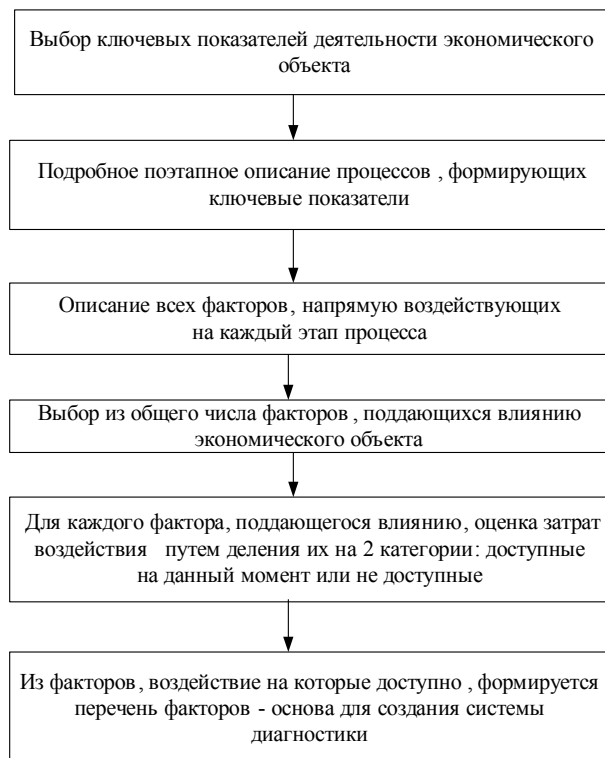


Рис. 1. Этапы формирования факторного пространства

На развитие транспортного комплекса оказывает влияние большое количество факторов, при этом предлагается разделить их условно на три группы по степени возможности воздействия (рис. 2). К факторам первого порядка относятся те, на которые возможность воздействия минимальна. Это в первую очередь географические факторы, присущие государству с момента его образования - географическое положение, размеры территории, климат, наличие природных ресурсов и т.д. Изменение данных параметров путем территориальных потерь (или приобретений) во всем мире и во все времена признавалось и признается самым важным, поэтому, как правило, только война или другие насильственные политические действия способны изменить эти параметры. Кроме географических факторов, в рамках указанной группы предлагается выделить и законы, которым подчиняются все жизненные процессы, обозначим их как законы природы: это цикличность развития всех систем, человеческие инстинкты и потребности и т.д.

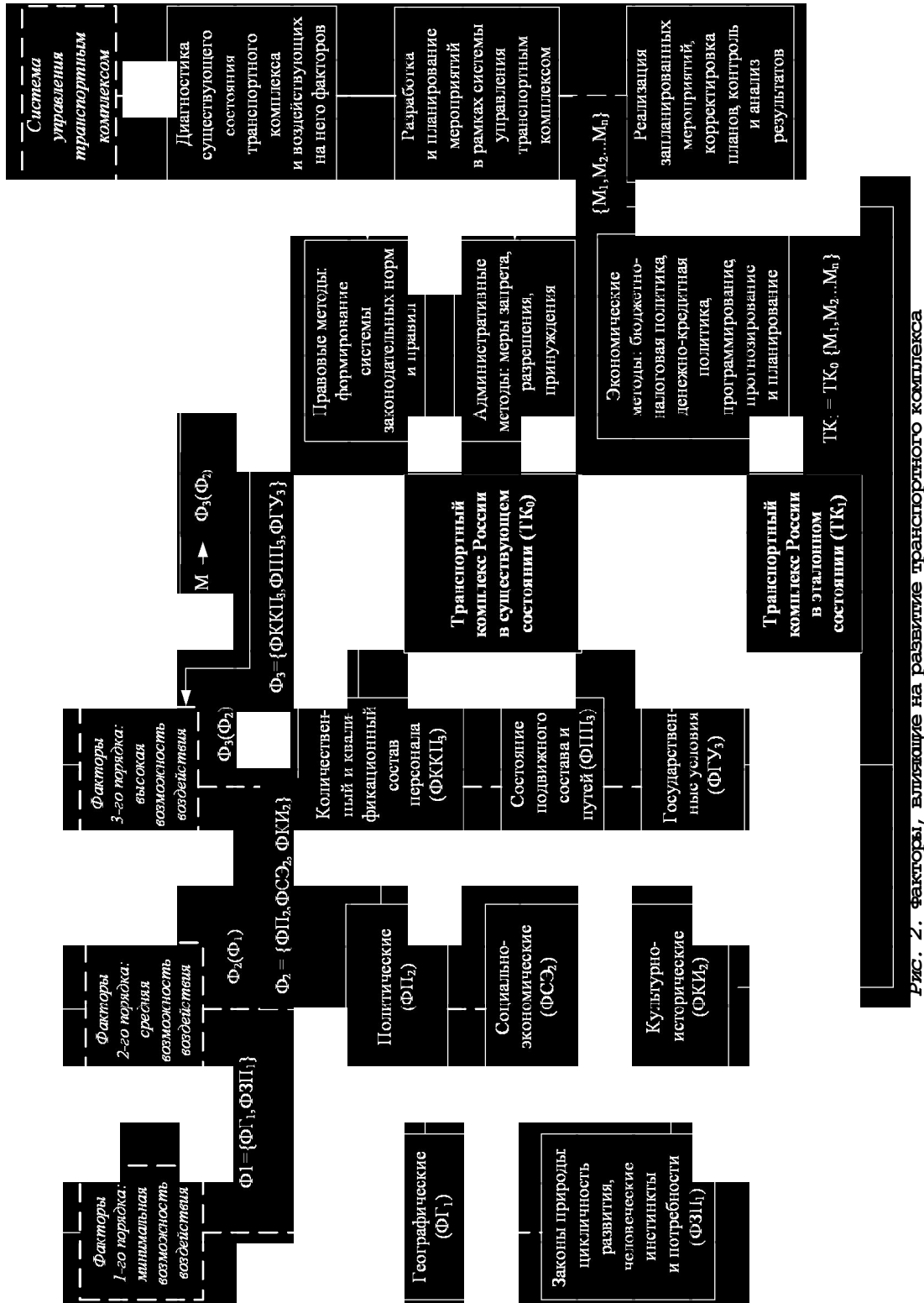


Рис. 2. факторы, влияющие на развитие транспортного комплекса

Факторы второго порядка также предлагается разделить на три группы: политические, социально-экономические и культурно-исторические. Данные факторы обусловлены внутренними и внешними условиями существования государства. Эти условия, в свою очередь, формируются в результате проведения государством внутренней и внешней политики, зависящей от политической воли руководства страны, его способности реализовать ту или иную геополитическую стратегию, в основе которой лежат национальные интересы государства. Последние, подразделяющиеся на интересы внутригосударственные и геополитические, объективно находятся под сильным влиянием географических атрибутов, изначально обуславливающих геополитическое положение государства и его исторические роль и перспективы. Культурно-исторические факторы, в свою очередь, обусловлены уровнем религиозности нации, ее культурой, историческими событиями, к числу которых отнесем демографические ямы, вызванные в том числе и военными действиями. И наконец, непосредственное влияние на работу транспортного комплекса оказывают количественный и квалификационный состав персонала, состояние подвижного состава и путей и условия, в которых существует транспортный комплекс (законодательные акты, размер выделяемых бюджетных средств). Эти факторы предлагается относить к факторам третьего порядка. Формируя транспортную стратегию, в первую очередь, мы воздействуем именно на них, изменение данных факторов непосредственно влияет на состояние транспортного комплекса, соответственно, эти факторы составляют основу диагностики экономического состояния комплекса. Диагностика - первый и один из основных этапов построения системы управления экономическим объектом. Диагностика состояния экономического объекта позволяет определить текущее состояние его дел, оценить его инновационный потенциал и детально изучить проблемы объекта. Можно отметить следующие основные отличительные черты диагностики от любого другого вида экономического анализа:

- во-первых, диагностика выявляет отклонения от нормы, обнаруживает патологию и ставит диагноз;
- во-вторых, диагностика ориентирована на разработку мер по устранению отклонений;
- в-третьих, диагностика носит комплексный характер.

Таким образом, с помощью диагностики состояния экономического объекта появляется возможность в процессе аналитического исследования на основе системы выработанных типичных признаков достоверно распознавать действительное положение комплекса, устанавливать для нее характер и причины выявленных отклонений от заданного режима функционирования, выделять решающие участки экономической работы.

Вторым этапом необходимо разработать конкретные мероприятия по воздействию на ключевые факторы. Изменение направления влияния (положительное/отрицательное) и силы того или иного фактора возможно через использование определенного набора методов, применяемого органами государственной власти, которые предлагается разделить на правовые, административные, экономические. Правовые рычаги государственного воздействия на экономику в целом и транспортный комплекс в частности призваны обеспечить ее правовую инфраструктуру. Правовое регулирование состоит в установлении государством правил экономического поведения для фирм-производителей и потребителей транспортных услуг. Административные меры, в свою очередь, подразделяются на меры запрета, меры разрешения, меры принуждения. Административные меры могут использоваться при государственном контроле над ценами, доходами, учетной ставкой, валютным курсом. Экономические инструменты государственного регулирования включают в себя совокупность мер, воздействующих на характер рыночных связей, на рыночный процесс в целом. Для достижения этих целей используют бюджетно-налоговую политику, денежно-кредитную политику, программирование, прогнозирование и планирование. И наконец, последний, заключительный этап в построении системы управления транспортным комплексом - это реализация запланированных мероприятий, корректировка планов, контроль и анализ результатов. Точный подбор ключевых факторов и построенная на их основе система управления позволят значительно улучшить состояние транспортного комплекса, что, в свою очередь, создаст условия для развития всей экономики России.

¹ См.: Бум, крах и будущее: Анализ австрийской школы : пер с англ. / сост. А.В. Куряев. М., 2002; Глазьев С.Ю., Львов Д.С., Фетисов Г.Г. Эволюция технико-экономических систем: возможности и границы централизованного регулирования. М., 1992. С. 4; Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения // Избр. труды. М., 2002. С. 390-391; Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 23. С. 647-648; Кейнс Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег // Избранное. М., 2007; Туган-Барановский М.И. Избранное. Периодические промышленные кризисы. История английских кризисов. Общая теория кризисов. М., 1997; Шумпетер Й. Теория экономического развития. М., 1982; Juglar C. Des crises commerciales et de leur retour periodique en France, en Angleterre et aux Etats-Unis. Paris, 1889; Kautsky K. Das Erfurter Programm. Stuttgart, 1892.

² Сысоева Е.А. Факторы конкурентоспособности предприятия: подходы и составляющие // Экон. науки. 2010. □ 12. С. 286-287.

³ Анпилов С.М. Ключевые факторы устойчивого развития современных предприятий // Вопр. экономики и права. 2012. □ 6. С. 44.