

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ИНТЕГРАЛЬНЫХ ФАКТОРОВ, ГЕНЕРИРУЮЩИХ ДЕСТРУКТИВНЫЙ БИЗНЕС В РОССИИ

Наталья Анатольевна ЛОГИНОВА, д.э.н., доцент¹

Андрей Драгомирович ХЛУТКОВ, д.э.н., доцент²

¹Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии,

профессор кафедры экономики таможенного дела

Адрес для корреспонденции: 192241, Санкт-Петербург, ул. Софийская д.52 А,

e-mail: loginova.79@mail.ru

²Кафедра мировой экономики и менеджмента,

Автономная некоммерческая организация высшего образования

«Международный банковский институт имени Анатолия Собчака»,

Санкт-Петербург, Россия

Адрес для корреспонденции: 191023, Невский пр., 60. Санкт-Петербург, Россия

Аннотация

Отечественный бизнес функционирует и развивается в определенной среде, которая может быть описана 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. В статье представлены результаты анализа интегральных факторов предпринимательской среды в отечественном бизнесе (на основе метода анкетирования) с целью выделить наиболее важные при проявлении феномена деструктивного бизнес-поведения.

Ключевые слова

Деструктивное предпринимательство, бизнес, факторы, источник.

RESULTS OF THE STUDY OF INTEGRAL FACTORS GENERATING DESTRUCTIVE BUSINESS IN RUSSIA

Natalia A. LOGINOVA, Doctor of Economics, Associate Professor¹

Andrey D. KHLUTKOV, Doctor of economic Sciences, Associate Professor²

¹St. Petersburg im. VB Bobkova Branch of the Russian Customs Academy,

Professor of the Department of Economics of Customs

Address for correspondence: 192241, St. Petersburg, st. Sofiyskaya, 52 A,

e-mail: loginova.79@mail.ru

²Department of world economy and management, Autonomous non-profit organization of higher education «International banking Institute named after Anatoliy Sobchak», St. Petersburg, Russia

Abstract

Domestic business functions and develops in a certain environment, which can be described by integral factors acting from the outside (external factors). These factors practically do not obey the managerial influences of the entrepreneur, and he most often must take them for granted, adapting his business to the conditions dictated by the situation. The article presents the results of the analysis of integral factors of the entrepreneurial environment in domestic business (based on the questionnaire method) in order to highlight the most important in the manifestation of the phenomenon of destructive business behavior.

Keywords

Destructive entrepreneurship, business, factors, source/

Введение. Деструктивное бизнес-поведение предпринимателей – документально зафиксированное отклонение от нормы их поведения в бизнесе [13]. Важно отметить, что отклонение может быть сознательным, вынужденным и неосознанным.

На основе результатов проведенных ранее исследований, опубликованных в работах [3; 7–15; 17–20] можно констатировать, что к интегральным факторам, генерирующим деструктивный бизнес в России, следует отнести: социально-культурную среду, экономическую обстановку, политическую и правовую среды, географическую и технологическую среды. Цель статьи – уточнить интегральные факторы, генерирующие деструктивный бизнес в России и выявить источники генерирования деструктивного бизнеса.

Материалы и методы исследования. В данной статье для достижения поставленной цели проведена систематизация теоретических и практических положений в части исследуемой проблемы с использованием методов группировки, сравнения, анализа, анкетирования.

Результаты исследования. *Социально-культурная среда* предпринимательства отражает нравственные, религиозные нормы, исторические и культурные традиции, демографическую ситуацию, характерные для определенного периода времени. Доказано, что 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 влия-

яние на уровень оплаты и отношение 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 бизнеса. 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 положительное, так и отрицательное влияние на развитие страны в целом, ее отдельных регионов и хозяйствующих субъектов. Несомненно, способы управления экономикой [1; 3; 19; 20], 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. На развитие автотранспортного предпринимательства в условиях открытой экономики влияет также 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 законы 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 законопо-

слушный предприниматель. Правовые нормы могут явиться следствием лоббирования интересов некоторых групп предпринимателей, работающих в определенном секторе экономики [1; 2; 16], или давления общественных организаций (профсоюзов, экологических и др. организаций). К факторам, характеризующим правовую среду, относят: степень государственного регулирования, возможность самоорганизации бизнеса, поддержку 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 российского бизнеса. В частности, географическая среда 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, уровень развития информационных систем и технологий, автоматизации обработки данных на разных ступенях производства и управления. В отечественном бизнесе это прежде всего влияет 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 информационных средств), наличие и количество патентов и авторских свидетельств, использование новых технологических решений, государственную политику в области сертификации и т.д.

Таким образом, отечественный бизнес функционирует и развивается 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, приспособливая свой бизнес к диктуемым обстановкой условиям.

Обсуждение. Для обоснованного развития настоящего исследования нами был проведен анализ интегральных факторов бизнес-среды с целью выделить наиболее важные при проявлении феномена деструктивного бизнес-поведения. Для этого в мае 2020 года мы провели письменное анкетирование 296 студентов и 220 предпринимателей Санкт-Петербурга. При анкетировании

предлагалось выбрать 5 наиболее важных факторов, относимых к каждой из бизнес-сред 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
Социально-правовая среда					
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	
Экономическая среда					
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	

№	Фактор	Критерии			
		Сильное влияние	Несильное влияние	Целевые	Нецелевые
23	нормы налогообложения	498		493	
24	привлекательность страхования	1687		2178	
Правовая среда					
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	
Географическая среда					
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
Технологическая среда					
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 следующее заключение: приоритетными при исследовании деструктивного поведения в бизнесе являются следующие среды: экономическая, правовая и технологическая, что обусловлено особой значимостью факторов, которые их характеризуют.

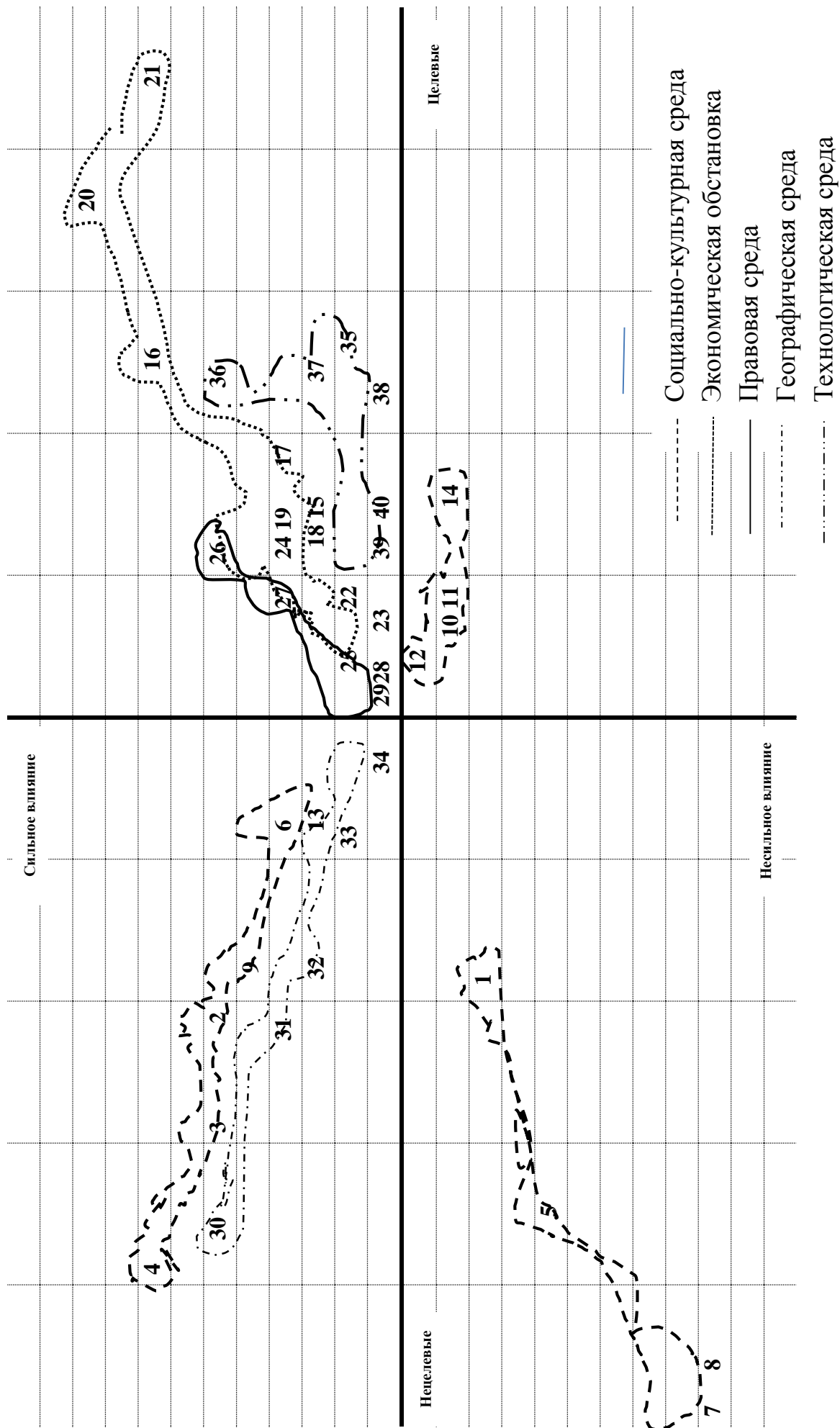


Рисунок 1. Результаты кластерного анализа

Заключение. В результате анкетирования мы выявили, что в экономической среде приоритетными являются следующие факторы: доходы и расходы предпринимателей, уровень заработной платы и безработицы в отрасли, возможности покупателей своевременно оплачивать счета, 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 производстве товаров и услуг.

Важно подчеркнуть, что нет необходимости исследовать эти факторы по их влиянию на выделенные нами ранее ключевые признаки деструктивного поведения, поскольку это влияние тесно связано с бизнесом и локально направлено на него в целом в определенный период времени. Как писал А. Кушнер, «Времена не выбирают, в них живут и умирают». Поэтому данные факторы всегда необходимо рассматривать как совокупность сред, влияющих на предпринимательскую деятельность независимо от ключевого признака деструктивного поведения, а именно: $\{Э_c, П_c, Т_c\}$, где $Э_c$ – экономическая среда, $П_c$ – правовая среда, $Т_c$ – технологическая среда.

Таким образом, полученные результаты являются основанием для разработки методического инструментария исследования деструктивного бизнеса в нашей стране.

Список литературы

1. **Аакер Д.** Стратегическое рыночное управление. СПб: Питер, 2003. 390 с.
2. **Авдашева С.Б.** Конкуренция и антимонопольное регулирование: учеб. пособие. М., 1998. 133 с.
3. **Бородулина С.А. Логинова Н.А.** Управленческие технологии на рынке транспортных услуг. СПб.: СПбГИЭУ, 2012. 230 с.
4. **Бусленко Н.П.** Моделирование сложных систем. М.: Наука, 1969. 356 с.
5. **Винер Н.** Кибернетика / Пер. с англ. М.: Сов. радио, 1967.
6. **Костюк В.Н.** Изменяющиеся системы. М.: Наука, 2003. 344 с.
7. **Логинова Н.А.** Методология управления взаимодействиями на рынке транспортных услуг. СПб.: СПбГИЭУ, 2011. 260с.
8. **Логинова Н.А., Сигова М.В.** Формирование трансформационного потенциала рынка транспортных услуг // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2015. № 4 (26). С. 55–59.

9. **Логинова Н.А.** Трансформационный потенциал развития транспортного комплекса России // Вестник Московского университета. Серия 6. Экономика. 2010. № 5. С. 111–120.
10. **Логинова Н.А.** Экономическая оценка инвестиций на транспорте: учеб. пособие. СПб: СПбГИЭУ, 2007. 327 с.
11. **Логинова Н.А.** Управление взаимодействиями на рынке транспортных услуг. СПб.: СПбГИЭУ, 2012. 220 с.
12. **Логинова Н.А.** Теория переходных состояний как методологическая основа управления взаимодействиями на рынке транспортных услуг // Вестник ИНЖЭКОНа. Серия Экономика. 2011. №2. С.174–179.
13. **Логинова Н.А.** Признаки деструктивного предпринимательства в России (на примере грузового автомобильного транспорта) // Экономические отношения. 2019. Т. 9. № 1. С. 393–404 (С. 395).
14. **Логинова Н.А.** Детерминанты деструктивного бизнес-поведения на транспорте // Наука Красноярья./ 2017. Т. 6. № 1. С. 103-117.
15. **Логинова Н.А.** Сравнительный анализ субъектов деструктивного предпринимательства на грузовом автомобильном транспорте в России и за рубежом // Наука Красноярья. 2018. Т.7. №1–2, с. 72–80.
16. **Логинова Н.А.** Управление социально-экономическими системами: синергетический аспект: монография [Электронный ресурс]. – Электрон. текстовые дан. – Красноярск: Научно-инновационный центр, 2019. – 172 с. – Режим доступа: <http://nkras.ru/arhiv/2019/loginova.pdf> – Систем. требования: IBM PC; Internet Explorer и др.; Acrobat Reader 3.0 или старше. ISBN 978-5-6042232-9-1 DOI: 10.12731/978-5-6042232-9-1.
17. **Сигов В.И., Смирнов А.А.** Теневая экономика: генезис, современные тенденции, стратегия вытеснения из национального хозяйства России: Учебное пособие. СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 1999. 98 с.
18. Современный менеджмент: актуальность, значение, перспективы: коллективная монография / Божко Л.М., Зундэ В.В., Левочкина Н.А., Логинова Н.А., Федюнин А.В. – St. Louis, 2013.
19. Управленческие изменений в современной экономике / Никитина И.А., Логинова Н.А., Мустакаева Е.А., Круглова И.А., Давыденко Е.В., Третьяк В.В., Затевахина А.В., Рустамова С.С., Михайлов С.В., Остюченко А.Б., Малинин А.М., Андреева Д.А., Рыжова А.В. :Коллективная монография / Международный банковский институт, Кафедра мировой экономики и менеджмента. Санкт-Петербург, 2017. – 218 с.
20. **Никитина И.А., Борзунов А.А.** Методологические аспекты оценки экономической безопасности компании в условиях чрезвычайной ситуации / Никитина И.А., Борзунов А.А. // Ученые записки Международного банковского института – 2020. - 2(32). – С. 64-79.
21. **Лукина О.В., Курочкина А.А., Хлутков А.Д.** Развитие системы управления малым и средним бизнесом как основа обеспечения экономической безопасности предпринимательства / Лукина О.В., Курочкина

А.А., Хлутков А.Д.// Ученые записки Международного банковского института – 2020 - 4(30) – С. 35-49.

Reference

1. **Aaker D.** Strategicheskoye rynochnoye upravleniye. SPb: Piter, 2003. 390 s.
2. **Avdasheva S.B.** Konkurentsiya i antimonopol'noye regulirovaniye: ucheb. posobiye. M.,1998. 133 s.
3. **Borodulina S.A. Loginova N.A.** Upravlencheskiye tekhnologii na rynke transportnykh uslug. SPb.: SPbGIEU, 2012. 230 s.
4. **Buslenko N.P.** Modelirovaniye slozhnykh sistem. M.: Nauka, 1969. 356 s.
5. **Viner N.** Kibernetika / Per. s angl. M.: Sov. radio, 1967.
6. **Kostyuk V.N.** Izmenyayushchiesya sistemy. M.: Nauka, 2003. 344 s.
7. **Loginova N.A.** Metodologiya upravleniya vzaimodeystviyami na rynke transportnykh uslug. SPb.: SPbGIEU, 2011. 260 s.
8. **Loginova N.A., Sigova M.V.** Formirovaniye transformatsionnogo potentsiala rynka transportnykh uslug // Teoriya i praktika servisa: ekonomika, sotsial'naya sfera, tekhnologii. 2015. № 4 (26). S. 55–59.
9. **Loginova N.A.** Transformatsionnyy potentsial razvitiya transportnogo kompleksa Rossii // Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 6. Ekonomika. 2010. № 5. S. 111–120.
10. **Loginova N.A.** Ekonomicheskaya otsenka investitsiy na transporte: ucheb. posobiye. SPb: SPbGIEU, 2007. 327 s.
11. **Loginova N.A.** Upravleniye vzaimodeystviyami na rynke transportnykh uslug. SPb.: SPbGIEU, 2012. 220 s.
12. **Loginova N.A.** Teoriya perekhodnykh sostoyaniy kak metodologicheskaya osnova upravleniya vzaimodeystviyami na rynke transportnykh uslug // Vestnik INZHEKONa. Seriya Ekonomika. 2011. №2. S.174–179.
13. **Loginova N.A.** Priznaki destruktivnogo predprinimatel'stva v Rossii (na primere gruzovogo avtomobil'nogo transporta) // Ekonomicheskiye otnosheniya. 2019. T. 9. № 1. S. 393–404 (S. 395).
14. **Loginova N.A.** Determinanty destruktivnogo biznes-povedeniya na transporte // Nauka Krasnoyars'ya. 2017. T. 6. № 1. S. 103–117.
15. **Loginova N.A.** Sravnitel'nyy analiz sub'yektov destruktivnogo predprinimatel'stva na gruzovom avtomobil'nom transporte v Rossii i za rubezhom // Nauka Krasnoyars'ya. 2018. T.7. №1–2, s. 72–80.
16. **Loginova N.A.** Upravleniye sotsial'no-ekonomicheskimi sistemami: sinergeticheskiy aspekt: monografiya [Elektronnyy resurs]. – Elektron. tekstovyye dan. – Krasnoyarsk: Nauchno-innovatsionnyy tsentr, 2019. – 172 s. – Rezhim dostupa: <http://nkras.ru/arhiv/2019/loginova.pdf> – Sistem.

- trebovaniya: IBM PC; Internet Explorer i dr.; Acrobat Reader 3.0 ili starshe. ISBN 978-5-6042232-9-1 DOI: 10.12731/978-5-6042232-9-1.
17. **Sigov V.I., Smirnov A.A.** Tenevaya ekonomika: genezis, sovremennyye tendentsii, strategiya vytesneniya iz natsional'nogo khozyaystva Rossii: Uchebnoye posobiye. SPb.: Izd-vo SPbGUEF, 1999. 98 s.
 18. Sovremennyy menedzhment: aktual'nost', znachenkiye, perspektivy: kollektivnaya monografiya / Bozhko L.M., Zunde V.V., Levochkina N.A., Loginova N.A., Fedyunin A.V. – St. Louis, 2013.
 19. Upravlencheskiye izmeneniy v sovremennoy ekonomike / Nikitina I.A., Loginova N.A., Mustakayeva Ye.A., Kruglova I.A., Davydenko Ye.V., Tretyak V.V., Zatevakhina A.V., Rustamova S.S., Mikhaylov S.V., Ostyuchenko A.B., Malinin A.M., Andreyeva D.A., Ryzhova A.V. / Kollektivnaya monografiya / Mezhdunarodnyy bankovskiy institut, Kafedra mirovoy ekonomiki i menedzhmenta. Sankt-Peterburg, 2017. – 218 s.
 20. **Nikitina I.A., Borzunov A.A.** Metodologicheskiye aspekty otsenki ekonomicheskoy bezopasnosti kompanii v usloviyakh chrezvychaynoy situatsii / Nikitina I.A., Borzunov A.A. // Uchenyye zapiski Mezhdunarodnogo bankovskogo instituta – 2020. - 2(32). – S. 64-79.
 21. **Lukina O.V., Kurochkina A.A., Khlutkov A.D.** Razvitiye sistemy upravleniya malym i srednim biznesom kak osnova obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti predprinimatel'stva / Lukina O.V., Kurochkina A.A., Khlutkov A.D.// Uchenyye zapiski Mezhdunarodnogo bankovskogo instituta – 2020 - 4(30) – S. 35-49.