

Позитивный анализ микроэкономической политики включает: анализ интересов (функций полезности) участников политического процесса принятия экономических решений; раскрытие механизмов взаимодействия политиков, избирателей, исполнителей, групп давления; исследование факторов экономического, социального, политического и иного порядка, определяющих силу политического давления и политическое влияние участников политического процесса принятия экономических решений.

Позитивный анализ позволяет делать прогнозы относительно изменения уровня государственной поддержки тех или иных производств, отраслей или социальных групп.

Синтез подходов позволяет экономистам выработать рекомендации по осуществлению экономической политики представителям законодательной и исполнительной власти. При этом результаты, полученные на основе построения теоретических моделей экономического выбора (теория благосостояния), должны корректироваться с учётом решения проблем политического выбора и совершенствования самого политического процесса. Возможные приоритеты микроэкономической политики – это укрепление конкурентных рыночных механизмов и регулирование провалов рынка.

Правильное формирование экономической политики на макро- и микроуровне позволит повысить экономическую безопасность страны.

Список литературы

1 **Быченко, О. Г.** Стратегические исследования как основа экономической безопасности деятельности транспортных предприятий / О. В. Быченко, О. Г. Быченко // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. – Вып. 13. – Гомель : БелГУТ, 2020. – С. 173–183.

2 **Косов, Н. С.** Основы макроэкономического анализа : учеб. пособие / Н. С. Косов. – Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2006. – 144 с.

УДК 625.8

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ ЧЕРЕЗ УСТРАНЕНИЕ ДИСПРОПОРЦИЙ НА РЫНКЕ ТРУДА

В. А. ВИНИЧЕНКО

*Сибирский государственный университет водного транспорта,
г. Новосибирск, Российская Федерация*

В условиях санкционных ограничений и разрушения большинства логистических маршрутов стала еще в большей мере заметна роль транспортной системы в обеспечении национального суверенитета страны. Транспортная отрасль традиционно относится к высоко динамичной и требует непрерывной актуализации компетенций, формируемых у участников рынка труда. Особенно остро стоят вопросы адаптации системы подготовки кадров к требованиям транспортных предприятий.

Целью настоящего исследования было проведение анализа контингента обучающихся по транспортным направлениям подготовки с целью выявления дисбаланса на рынке труда в транспортной отрасли.

Первоначально была проведена оценка финансовых результатов крупных транспортных компаний по различным видам транспорта. Наибольшее абсолютное значение отрицательного финансового результата демонстрирует внутренний водный транспорт в 2020 году, который можно связать с началом пандемии. Помимо финансовых показателей в 2020 году сократилось и количество перевезенных пассажиров. Такая ситуация прослеживается по всем видам транспорта. В 2021 году в отрасли наблюдалось оживление. Наилучшие показатели демонстрирует воздушный транспорт – увеличение произошло более чем в 1,5 % раза. Остальные виды транспорта (за исключением морского) также наращивают объемы перевозок. В 2022 году растущая тенденция сменилась на противоположную по причине введения санкционных ограничений в отношении России.

В наибольшей степени негативное влияние пандемия и экономические санкции оказали на показатели деятельности воздушного и трубопроводного транспорта. По некоторым видам транспорта

(железнодорожный, автомобильный и водный) показатели в 2022 году вернулись на допандемийный уровень.

Если обратиться к значению среднесписочной численности сотрудников по годам, то заметно расхождение между потребным и имеющимся количеством работников сферы транспорта. Например, при увеличении объемов перевозимых грузов количество работников сокращается на железнодорожном, морском и внутреннем водном транспорте. На воздушном транспорте ситуация обратная: среднесписочная численность работников увеличивается при сокращении объемов. Автомобильный транспорт демонстрирует сбалансированность среднесписочной численности сотрудников предприятий с объемом перевозимых грузов. Ежегодно в течение 2018–2022 гг. по ОКВЭД2 «Транспортировка и хранение» численность выбывших работников превышает численность принятых.

В отрасли сохраняется тенденция на сокращение количества вновь создаваемых мест на открывающихся предприятиях. Исключением является курьерская деятельность и почтовая связь. Благоприятными факторами для увеличения количества рабочих мест в этой сфере явилась угроза распространения коронавируса и уход многих крупных игроков с рынка. В целом по отрасли имеет место некоторая несбалансированность имеющихся трудовых ресурсов с потребным количеством работников отрасли.

Этот вывод подтверждается уровнем среднемесячной заработной платы. Так, заработная плата работников морского и авиационного транспорта в 2,3 и 1,9 раза выше, чем в целом по отрасли. Значительный рост заработных плат работников морского транспорта за короткий период косвенно свидетельствует о дефиците кадров на данном виде транспорта.

Учитывая серьезные требования к подготовке со стороны международных организаций и со стороны образовательных организаций, «доходимость» до выпуска судоводителей и иных специалистов в области конвенционной подготовки, дефицит будет только усиливаться.

Демографическая ситуация свидетельствует о дальнейшем развитии этого тренда. Результаты расчетов автора показывают, что в ближайшей перспективе до 2032 года численность населения работоспособного возраста может сократиться вдвое. Из этого следует вывод, что в ближайшее время рынок труда будет дефицитным [1].

Подготовкой кадров для транспортной отрасли занимаются 17 университетов, подведомственных Министерству транспорта РФ. Пять – для водного транспорта: Сибирский и Волжский государственные университеты водного транспорта, Государственный морской университет им. Г. И. Невельского, Государственный университет морского и речного флота им. адм. С. О. Макарова, Государственный морской университет им. адм. Ф. Ф. Ушакова. Три – для авиационного: Ульяновский институт гражданской авиации, Московский государственный технический университет гражданской авиации, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации. Девять – для железнодорожного: Сибирский, Ростовский, Самарский, Омский, Дальневосточный, Иркутский, Уральский государственные университеты путей сообщения, Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Российский университет транспорта. Отдельно следует выделить два университета: Московский автомобильно-дорожный государственный технический (МАДИ) и Сибирский государственный автомобильно-дорожный (СибАДИ) университеты, осуществляющие подготовку специалистов автодорожного комплекса. Контингент обучающихся в указанных университетах постоянно сокращается. Такая тенденция характерна для системы образования в целом.

Уровень специализации (доля обучающихся по профильному направлению подготовки: для водного транспорта укрупненная группа специальностей (направления подготовки) – 26.00.00, для авиационного – 25.00.00, для автомобильного и железнодорожного – 23.00.00) для воднотранспортных университетов находится в диапазоне 42,6–54,5 %. В университетах, осуществляющих подготовку специалистов для работы на железной дороге, доля колеблется от 34 % до 78,8 %. Наибольшая «профильность» отмечается в авиационном секторе – от 85 до 95 %. Менее 50 % доля специализации в автомобильно-дорожных университетах – от 41 до 46 % [2].

В рамках работы была проверена и подтверждена гипотеза, что специализация университетов напрямую зависит от количества обучающихся за счет бюджетных ассигнований. Обучение за счет бюджетных источников финансирования не является гарантом того, что, отучившись, выпускник остается работать в отрасли. Наибольшую долю трудоустроенных по специальности демонстрируют университеты, осуществляющие подготовку специалистов в сфере воздушного транспорта.

Следует отметить, что общее количество выпускников ежегодно сокращается. За пятилетний период (с 2016 по 2020 год) сокращение составило 15 %. Учитывая демографическую ситуацию, описанную ранее, количество работников отрасли сокращается. При увеличении объемов транспортной работы, вероятно, должен фиксироваться дефицит кадров. Однако на портале HeadHunter количество объявлений о работе в 10 раз меньше численности выпускников университетов в 2018–2020 гг. [3].

Ежегодно на рынок труда выходят около 75 тысяч специалистов и рабочих в сфере транспорта. На основании статистических данных выявлено, что на пенсию каждый год должны уходить около 50 тысяч работников транспорта. Многие работники после наступления пенсионного возраста остаются в отрасли.

Емкость рынка труда для работников сферы транспорта меньше того количества выпускников, которое выпускает система образования. Пропорции спроса и предложения трудовых ресурсов для транспортной отрасли незначительно регулируются государством. Контрольные цифры приема, равно как и количество вакансий, сложно спрогнозировать. Существующие факторы неопределенности (в том числе кратковременного действия, такие как санкции и пандемия) могут в значительной мере изменить конъюнктуру рынка.

Подводя итог проведенной работе, можно сделать выводы:

- привлекательность транспортной отрасли для работников в целом увеличивается;
- в отрасли существует перепроизводство кадров;
- закрепляемость выпускников в отрасли от 50 до 85 %;
- в университетах происходит «размывание» транспортных направлений подготовки;
- кратковременные тренды негативно сказываются на долгосрочных тенденциях отрасли.

Список литературы

1 Демография (витрины) [Электронный ресурс] : [официальный сайт] Федеральной службы гос. статистики. – Режим доступа : <https://rosstat.gov.ru/folder/12781>. – Дата доступа : 18.09.2022.

2 Информационно-аналитические материалы по результатам проведения мониторинга эффективности деятельности образовательных организаций высшего образования за период с 2016 по 2022 г. – Режим доступа : https://monitoring.minedu.ru/iam/2022/_уро/inst.php?id=222. – Дата доступа : 19.09.2022.

3 Резюме с условием поиска «транспорт» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://novosibirsk.hh.ru/search/resume?fromSearch=true&text=транспорт&area=4&isDefaultArea=true&exp_period=all_time&logic=normal&pos=full_text&st=resumeSearch. – Дата доступа : 15.07.2020.

УДК 519.866:338.24

ФРАКТАЛЬНО-КЛАСТЕРНАЯ ТЕОРИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ УСТОЙЧИВОГО УПРАВЛЕНИЯ РЕСУРСАМИ В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ

В. Т. ВОЛОВ

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

На основе фрактально-кластерной теории, базирующейся на фрактально-кластерных соотношениях В. П. Бурдакова (Экономические науки. – № 1 (26). – М. : 24 Принт, 2007. – С. 47–59) разработана одноименная технология управления ресурсами в экономических системах микро-, мезо- и макроуровня. Фрактально-кластерная технология (ФКТ) позволяет:

- 1) выявить резервы экономии для экономических систем микро-, мезо- и макроуровней;
- 2) дать рекомендации по устойчивому трансформированию финансовых и кадровых ресурсов, направленные на повышение производительности труда;
- 3) заблаговременно на базе разработанных высокочувствительных критериев определить и скорректировать кризисные тенденции при бюджетировании предприятий;
- 4) осуществить анализ эффективности ресурсораспределения у предполагаемых организаций-партнеров и тем самым определить перспективы сотрудничества;
- 5) совместно с традиционными методами экономического анализа уменьшить производственные риски организации и ее структур.