



Рисунок 2 – Комплексная оценка эффективности лизинга автомобиля

Так, критерием эффективности для лизингополучателя будет являться экономический эффект, выраженный в сравнении денежного оборота по лизингу и кредиту (альтернативный вариант). Представленная методика демонстрирует на реальном практическом примере преимущества лизинга автотранспортной техники. С другой стороны, эффективность для лизингополучателя будет определяться двумя составляющими: «эффективность по времени» и «эффективность возврата». Так как на практике во внимание принимается равноценность удельного веса для народного хозяйства интересов обеих сторон, им присваиваются равные значения коэффициентов. В итоге разработана методика, которая, в отличие от предыдущих аналогов, позволяет дать нам комплексную оценку по 3 составляющим эффективности.

УДК 338.26/28

Герасименко А.А.

Научный руководитель: старший преподаватель Янович П. А.

УО «Белорусский национальный технический университет» г.Минск

АКТУАЛЬНОСТЬ ПЛАНИРОВАНИЯ НА МАКРОУРОВНЕ

Актуальность этой темы очевидна, так как в последние годы проблемой белорусской экономики является плановость во многих аспектах экономики. Обыкновенный человек ценит стабильность, чистоту и порядок. И не любит ответственность и неопределенность. Планирование ассоциируется с порядком, рациональным подходом к жизни и преодолением страха будущего. Каждый из нас планирует свое время, встречи, траты денег и т.д. Альтернативой планированию является хаос, состояние «пассивно плыть по течению». Поэтому человек склонен легко ставить знак равенства между личным планированием своих ресурсов и государственным планированием чужих. Интервенционисты (политики и чиновники) умело описывают страхи, риски и опасности, которые, по их мнению, только мы все вместе можем преодолеть, нейтрализовать или ликвидировать их. Для этого, как они уверяют, нужно отдать им наши деньги (налоги), имущество (землю, недвижимость), и тогда общество будет более безопасным, удобным и справедливым

Централизованное планирование имеет противоположный характер, удовлетворяя потребность не индивида, но руководящего органа социалистической системы в организации средств принуждения максимально формальным и согласованным способом, для достижения заданных целей. Следовательно, вопрос стоит не в том, планировать или нет – а в том, кто должен планировать – индивид, владеющий необходимой практической информацией,

или не имеющий к этому никакого отношения орган принуждения. Распорядители чужим всех стран мира любят составлять планы для других. Планы, которые оказывают большое влияние на доходы, собственность и ход жизни людей. Планы, которые очень редко реализуются и достигают поставленных целей. Государственное планирование заканчивается значительным превышением заложенных в бюджет затрат и гораздо более скромными результатами. Сторонники государственного интервенционизма склонны обвинять в провалах госпланирования отдельных людей. Мол, это конкретные люди плохо сработали, не просчитали, просчитались. В этом виноваты либо они сами, либо плохая методика оценки, либо некие «объективные факторы» типа кризиса, падения цен на нефть или рост цен на продовольствие. Исправление ошибок планирования предлагается делать ротацией кадров. На самом деле сведение проблемы государственного планирования только к человеческому фактору является неадекватным решением гораздо более глубокой проблемы.

На мой взгляд, проблема формулируется совсем иначе. Дело в теоретической возможности государства, т. е. распорядителей чужим имуществом, активами и ресурсами, при помощи имеющихся в распоряжении ресурсов, информации, людей и организации добиваться выполнения ими же утвержденных планов для достижения ими же определенных показателей. Демократия также не является фактором, который гарантирует выполнение государством своих планов. Чтобы сохранить за собой право продолжать планировать и распоряжаться огромными ресурсами государства, интервенционисты стараются принимать планы, которые не ставят конкретные цели и задачи, выраженные в количественных показателях. Цели и задачи формулируются обтекаемо, при помощи общих, неконкретных формулировок. Именно такая постановка целей и задач позволяет распорядителям чужим оправдываться перед избирателями или вышестоящим начальством.

В государственных планах нет личной, имущественной ответственности разработчиков и дисижнмейкеров за реализацию планов. Возможность «нарисовать» выполнение позволяет получать премии и сохранять должности. Провалы же, если таковые удастся доказать оппонентам, являются чистыми убытками, компенсировать которые некому. При реализации долгосрочных планов (например, государственная пенсионная система, образование, здравоохранение), результаты провала государственного плана появляются уже после того, как уходят в отставку или на пенсию авторы этих планов.

Назовем следующие основные причины провалов государственного планирования.

- 1) политики и чиновники распоряжаются чужими, а не своими личными деньгами и ресурсами;
- 2) ошибочный выбор объекта планирования, отрасль или вся экономика;
- 3) сложность с определением адекватных средств для выполнения плана. При нечетко сформулированной цели и количественно неопределенных целевых показателях, на которые нужно выйти в результате реализации плана, интервенционисты склонны занижать первоначальную смету для выполнения плана, а потом регулярно продлять проекты, придумывая себе новые задачи;
- 4) противоречие мотивации распорядителей чужим в отношении ресурсов, активов и имущества. Источником ценности является предельная полезность тех или иных товаров или услуг для собственника. Только собственник, а не кто иной, определяет оптимум для себя в данном конкретном месте и времени;
- 5) дефицит информации для полноценного анализа ситуации. Асимметричность информации является объективным фактором для принятия решений любым человеком;
- 6) планирование ограничивается существующими политическими и институциональными условиями. Множество согласований, императив достижения компромисса для того, чтобы план был принят большинством в парламенте, часто выхолащивают оригинальное предложение. Предложенный на экспертном уровне план обрастает условиями, дополнениями и формами, которые искажают его смысл и приводят к совершенно другим последствиям, чем изначально предполагалось.

У распорядителей чужим нет мотивации ликвидировать план в случае, если он не выполняется или приводит к непреднамеренным последствиям. У них есть мотивация бесконечно его корректировать, продлевать и увеличивать сроки исполнения. Планы, которые интервенционисты реализуют на деньги налогоплательщиков, предполагают использование так называемого административного ресурса. Он не поддается монетарной оценке, но его последствия могут быть весьма негативными. Например, если частные компании производят товары или услуги, которые конкурируют с аналогичными, производимыми в рамках плана, то интервенционисты склонны использовать административный ресурс против них. Это типичный пример монополизации рынка и дискриминации частного сектора. Негативные последствия «административного ресурса» усугубляются, когда в органах госуправления существует конфликт интересов (законодатель, распорядитель имущества и активов, органи-

зитор тендеров, орган, выдающий лицензии и контролер в одном лице). Такой конфликт есть практически во всех министерствах правительства. Рэндал О'Тул в своей книге пишет о том, что негативных результатов реализации «качественных» планов государства (best-laid plans) великое множество: «пузыри» на рынке недвижимости, пробки на дорогах, экологические катастрофы, города-призраки (они были созданы под искусственный спрос, вызванный государством через инструменты монетарной и фискальной политики), деградация жилищно-коммунальной и дорожной инфраструктуры, чрезвычайно низкое качество системы образования и здравоохранения, экологические катастрофы, провал пенсионной системы и деморализация в частотке запретов на полную реализацию прав и свобод человека, в первую очередь, права собственности на свою жизнь. Интервенционисты активно продвигают идею государственного планирования, отождествляя ее с планированием человеком своей жизни и деятельности. На самом деле, планирование государства имеет целый ряд принципиальных отличий от плана человека.

Решения в сфере транспорта и дорожного строительства, которые разрабатывали, «пробивали» и реализовывали плановики, также не отличаются ни качеством, ни эффективностью, ни эффективным бюджетированием. Плановики вмешивались в транспортную архитектуру, создавая привилегии одному виду транспорта за счет другого. Один из американских плановиков после посещения Европы начал активно хвалить железную дорогу, как лучший способ перемещения товаров и людей. При этом этот плановик забыл упомянуть, что, несмотря на высокие налоги на автомобильные перевозки и субсидии для ж/д, которые сохранялись десятилетиями, 75% грузоперевозок стран ЕС осуществляется автомобильным транспортом. Для сравнения, в США этот показатель составляет 28%. С 1980г. объем грузов, перемещаемых по ж/д сократился с 22% до 14%. За это же время в США объем ж/д товарных перевозок вырос с 31% до 39%. Это типичный пример, когда плановики оценивают качество работы других плановиков не по результату, а по намерениям. На самом деле, проблема ж/д перевозок кроется в госрегулировании. Вплоть до 1980г. американское правительство активно регулировало ж/д перевозки, устанавливая цены и тарифы. Дерегулирование и ликвидация Interstate Commerce Commission позволили железным дорогам более активно развиваться. Опять же никто не понес ответственности за десятилетия реализации провальной, ненаучной теории «естественной» монополии. До 1980 года штаты сами решали, как тратить деньги на развитие дорожной инфраструктуры (автострэд). В 1982г. Конгресс лишь ввел 10 рекомендаций (earmarks), которые должны быть учтены при реализации проектов. С тех пор число рекомендаций-требований увеличилось до 6000 в законе от 2005г. Такой подход к развитию дорог вяжет по рукам и ногам даже те штаты, которые действительно хотят улучшить транспортную инфраструктуру.

Идея централизованного планирования зиждется на том основании, что интервенционисты – благородные благодетели, движимые альтруистическими мотивами. Один из американских законодателей в 1878 году сказал: *«Я пришел к выводу, что процесс составления закона похож на процесс изготовления колбасы: чем меньше ты знаешь процесс, тем больше уважаешь результат».*

Основные рекомендации, исходя из опыта централизованного планирования в США, заключаются в следующем:

- государство вообще не должно участвовать в планировании и производстве потребительских товаров и средств производства;
- создание такой же мотивации для управляющих государственными ресурсами, как мотивация для частных собственников;
- управление государственными ресурсами через механизмы траста;
- установить четкие параметры, по которым определяется эффективность деятельности каждого госоргана (benchmarks);
- создание условий конкуренции структур за право распоряжаться ресурсами и выполнять четкие задачи;
- создание конкурентной среды в области транспорта, ликвидация практики искусственного выделения отдельных видов транспорта за счет государственных субсидий и дотаций;
- запрет выделения бюджетных денег на лоббирование определенных проектов;
- приватизация автобусных и ж/д маршрутов, создание конкуренции операторов маршрутов.

Опыт США в управлении природными ресурсами, землей, недвижимостью, транспортной инфраструктурой показывает, что даже в системе демократии, гораздо более зрелой и развитой культуры предпринимательства, государственное планирование приводит к негативным последствиям. Поэтому структурные, системные рыночные реформы в постсоветской стране должны проходить не в направлении копирования существующей европейской или американской системы, а по пути приватизации при гарантировании свободного входа на рынок и обеспечения свободной конкуренции.