

эффекта, вызванного улучшением техники и технологии в каждом отдельном случае. Наличие тождества состава, качества, объема, сроков и места получения непосредственных (либо конечных результатов) сводит все различия между вариантами только к различию затрат совокупного общественного труда, обусловленных достижением этих результатов. Это позволяет определить сравнительную экономичность вариантов на основании расчета и сопоставления таких затрат. Анализируя сравнительную, в том числе и экономическую, рациональность, эффективность сопоставляемых способов и средств, мы имеем дело со способами и средствами определенных процессов производства определенной продукции АПК. Поскольку каждый процесс производства конкретен определен по цели (результатам), по времени и пространству (время посева, площади), по ресурсам и условиям, можно придать его анализу вполне определенный характер. Можно установить вход и выход системы – начальные условия и результаты производства. Начальные условия процесса производства определяются наличием ресурсов, причем общая величина их, в отвлеченном от конкретных материально-вещественных форм общем, абстрактном выражении, характеризуется величиной овеществленного в них общественного труда. Результаты процесса производства (выход) готовая сельскохозяйственная продукция.

Литература

1. Андрейчук В.Г. *Эффективность использования производственного потенциала в сельском хозяйстве.* – М.: Экономика, 1993. – 203с.
2. Беляев А.В. *Использования основных и оборотных средств сельского хозяйства в рыночных условиях.* – М.: Изд-ва МСХА. 2002г. 250с.
3. Гаджиев М.М. *Измерение сравнительной экономической эффективности НТП в России.* Махачкала. 2001. – 99с.
4. Клемышев П.А. *Эффективность капитальных вложений в сельское хозяйство (экономические проблемы анализа).* – М.: Наука. 1994. – 215с.

Цахаева К.Н.

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ, ФОРМИРУЮЩЕЙ ДОМИНАНТНЫЕ ФАКТОРЫ СПРОСА НА АВТОСЕРВИСНЫЕ УСЛУГИ

Анализ демонстрирует известную устойчивость автосервисных услуг к кризисному состоянию экономики. Применение классического подхода, предполагающего зависимость спроса лишь от двух факторов – доходов и цен – в данном случае приводит к чрезмерному упрощению и даже искажению ситуации в отличие от предлагаемого модифицированного подхода, предполагающего учет целого комплекса взаимосвязанных факторов, формирующих этот спрос.

Ключевые слова: автосервисные услуги, автотранспортный комплекс, методика прогнозирования спроса на услуги с использованием методов моделирования

Сахаева К.Н.

THE BASIC TENDENCIES OF DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY, WHICH FORMS THE DOMINANT FACTORS OF DEMAND FOR AVTOSERVISNYYE SERVICES

The analysis demonstrates the stability of autoservice services to the crisis state of the economy. The use of the classical approach, assuming dependence of demand only on two factors - the in-

come and price - in this case leads to the excessive simplification and even distortion of the situation in contrast to the proposed modified approach, which involves the whole complex of interrelated factors that make up this demand.

Keywords: auto service, road complex, methodology of forecasting demand for services using modelling techniques

Для условий современной России, находящейся на переходном пути к рыночной экономике, изучение категории спроса и разработка методики его прогнозирования представляет собой как научный, так и практический интерес. Особенно это актуально для тех сфер народного хозяйства, функционирование которых непосредственно связано с удовлетворением потребностей населения. К числу таких отраслей народно-хозяйственного комплекса относятся отрасли сферы услуг.

Прогнозирование спроса на услуги является сложной задачей, требующей комплексного подхода и учета большого числа факторов. Необходимым оказывается построение достаточно сложных систем соотношений, описывающих изменение спроса в рассматриваемой конкретной отрасли с учетом произошедших в ней трансформационных процессов. Научная программа развития отраслей сферы услуг, входящих в народно-хозяйственный комплекс, должна базироваться на показателе спроса. Однако на сегодняшний день не существует надежной методики количественной оценки наиболее существенных компонентов спроса. Количественное определение спроса затрудняется отсутствием адекватной концепции его формирования в условиях становления рыночных отношений; ограничивается слабой разработанностью подходящих методов и моделей для прогнозирования его динамики и структуры; значительно осложняется отсутствием необходимого информационного обеспечения. Все это указывает на необходимость разработки методики прогнозирования спроса на услуги с использованием методов моделирования.

В современных условиях развитию автотранспортного комплекса и, в частности, автомобилестроению, как локомотивной отрасли, создающей импульс для развития других отечественных производств, уделяется большое внимание. В частности, в качестве одной из центральных задач перспективного роста экономики России намечено доведение производства отечественных легковых автомобилей к 2010 года до 1500 тыс. шт. в год, а обеспеченность автомобилями – со 132 единиц до 400-500 единиц на 1000 жителей.

В условиях наблюдающегося в ходе реформ снижения реальных доходов населения и масштабного спада большей части промышленных производств данная отрасль демонстрирует известную устойчивость к кризисному состоянию экономики. Об этом свидетельствует динамика автомобильного парка, которая характеризуется достаточно высокими темпами роста; еще более быстрым темпом растет показатель удельной насыщенности страны автомобильными средствами. Основным, принятым в статистике показателем развития этой отрасли является численность легковых автомобилей на 1000 жителей. Это связано с тем, что именно легковые автомобили традиционно составляют подавляющую часть автопарка транспортных средств во всех развитых странах,

именно они предъявляют основной спрос на услуги автосервиса. Так, в России в 2009 г. легковые автомобили составляли »85-90% от парка автотранспортных средств, и доля их продолжает расти. Хотя Россия не относится к числу стран с высоким уровнем автомобилизации, тем не менее динамика численности автомобилей на 1000 жителей постоянно растет. В 1972 г. она составляла 8 легковых автомобилей, в 1990 г. – уже 59, а сейчас – 187. Особенно интенсивно идет прирост численности автопарка и числа автомобилей на 1000 жителей в последние годы. Это связано с тем, что выпуск легковых автомобилей отечественными автозаводами хотя и снизился по сравнению с уровнем 1990 г., но в значительно меньшей степени, чем произошел спад российской экономики в целом. Кроме того, заметно возрос ввоз в страну автомобилей иностранного производства (иномарок) как новых, так и подержанных. Тем не менее, наша страна по-прежнему отстает по этому индикатору от развитых зарубежных стран. Для сравнения: в настоящее время в США на 1000 жителей приходится порядка 800 автомобилей. Очевидно, что резервы роста динамики численности автомобилей далеко не исчерпаны.

Увеличение автопарка автомобилей будет происходить не только из-за подтягивания населения к зарубежным стандартам благосостояния. Рост темпа жизни (особенно в крупных городах) в связи с переходом страны на рыночный тип хозяйствования постепенно меняет отношение россиян к автомобилю: он все больше становится «не роскошью, а средством передвижения», насущной потребностью выживания в быстроменяющихся рыночных условиях. Вместе с этим будет расти и спрос на автосервисные услуги. Задачей данной статьи является выявление факторов спроса, доминирующих именно на рынке автосервисных услуг. Из множества факторов, определяющих спрос на услуги и рассмотренных ранее, необходимо выбрать наиболее существенные с учетом специфики рассматриваемой отрасли сферы услуг.

Анализ рынка автосервисных услуг свидетельствует о том, что прогнозирование спроса на услуги этой отрасли является очень сложной задачей. Спрос может измеряться как в натуральных и условно-натуральных показателях (число заявок на ремонт и обслуживание автомобилей, затраты нормочасов), так и в стоимостном выражении (общая стоимость выполненных услуг). Уровень спроса на услуги автосервиса зависит от многих факторов как объективного, так и субъективного характера. К числу основных факторов, оказывающих непосредственное влияние на величину спроса, следует отнести следующие:

- парк автомобилей, находящихся в личном пользовании граждан и в собственности организаций. Его общая численность и структурные характеристики — распределение по маркам и моделям, величина годового и общего пробега с начала эксплуатации, срок службы, оценка общего технического состояния;

- уровень организации автотехобслуживания — количество станций технического обслуживания (СТОА) и других предприятий отрасли, их производственные возможности, номенклатура и комплексность производимых работ; время обслуживания клиента, зависящее от пропускной способности постов по каждому виду ремонта; удобство размещения сети автосервисных услуг; резер-

вы запасных частей (как для производства ремонта, так и для продажи), средний уровень качества производимых работ, а также ряд экономических показателей — цены на услуги и запасные части, обеспеченность ресурсами и т.д.

- состояние дорожной сети, протяженность и плотность автомобильных дорог и их состояние, интенсивность дорожного движения и соответствие ему размещения СТОА по территории города, района, области.

- комплекс социальных условий — демографическая характеристика населения, структура занятости с дифференциацией по уровням доходов, квалификация владельцев автомобилей как водителей, общий уровень их технического образования, навыков, склонность к самообслуживанию, транспортная подвижность населения, соблюдение экологических требований к размещению предприятий автосервиса и т.п.

В связи с этим применение классического подхода, предполагающего зависимость спроса лишь от двух факторов — доходов и цен — в данном случае приводит к чрезмерному упрощению и даже искажению ситуации. Если приобретение транспортных средств, в первую очередь, определяется уровнем цен на них и величиной доходов населения, то спрос на услуги по техническому обслуживанию и ремонту в меньшей степени зависит от этих факторов, так как цены на техническое обслуживание и ремонт по сравнению со стоимостью автомобилей и мототехники значительно ниже, а вероятность возникновения потребностей в услугах разных групп населения с различными уровнями дохода примерно одинакова. Цены и доходы в большей степени определяют изменение спроса, а не его абсолютную величину, причем при относительно стабильном парке автотранспортных средств, что не является характерным для сложившейся ситуации в рассматриваемом секторе народного хозяйства. Таким образом, исследование возможностей использования известных подходов прогнозирования спроса (традиционного или классического) в сфере услуг показало ограниченность их применения в условиях значительных трансформационных преобразований экономики и изменениях в поведении потребителей. Возрастающий спрос на услуги динамично развивающейся в автосервисной отрасли слабо коррелирован растущими ценами на эти услуги и падающими доходами населения.

Анализ современного российского рынка автосервисных услуг позволяет сделать вывод о необходимости применения для прогнозирования спроса на рассматриваемые виды услуг модифицированного подхода, предлагающего учет целого комплекса взаимосвязанных факторов, формирующих этот спрос. Предложенный подход к моделированию спроса в автосервисной отрасли в значительной мере пригоден и для моделирования спроса в ряде других отраслей сферы услуг в жилищном секторе (при прогнозировании спроса на капитальный ремонт зданий), в секторе ремонта и обслуживания бытовой техники и предметов длительного пользования. При этом вместо парка автомобилей следует рассматривать парк наличной бытовой техники; фонд эксплуатируемых населением и организациями строительных сооружений и др.

Список используемой литературы.

- 1.Егорова Н.Е., Мудунов А.С. Применение моделей и методов прогнозирования спроса на продукцию сферы услуг. - М., ЦЭМИ РАН, 2000.
- 2.Alfred Marshall. *Principles of Economics* - London, 8th ed. 1920.
- 3.Vilfredo Pareto. *Trattato di sociologia generale*. -Paris, 1919.
- 4.Лебедев В.В. Математическое моделирование социально-экономических процессов. - М.: "Изограф", 1997.