

УДК 656.075

ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ СТАНЦИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Ашуров С.А.

Таджикский технический университет имени академика М.С. Осими

E-mail: Sayod.ashurov@mail.ru

В этом исследовании рассматриваются факторы развития станций технического обслуживания автомобилей. В условиях качественных преобразований экономики в Республики Таджикистан и всей системы общественных отношений проблема создания современных станций технического обслуживания автомобилей приобретает особую актуальность. Она органически связана с основными задачами, стоящими перед предприятиями автомобильного транспорта и является весомой составляющей эффективности хозяйственной деятельности. В настоящее время станции технического обслуживания автомобилей приходится разрешать противоречия, обусловленные несовершенством структурных отношений. Наблюдается высокая степень изношенности оборудования, нехватка собственных источников финансирования, недоступность кредитов ввиду высокой платы за их предоставление, низкая покупательная способность сдерживает спрос на реализацию услуг. В сложившейся ситуации станции технического обслуживания автомобилей изыскивают внутренние возможности, оптимизируют их использование. Лидирующее место занимает проблема эффективного использования потенциала. От решения этой проблемы зависит определение управляемых факторов, влияющих на деятельность станции технического обслуживания автомобилей, выработка рекомендаций по их реструктуризации, совершенствованию внутренней структуры и механизма управления. Решающее значение при этом принадлежит управлению факторами, во многом определяющему стратегию и пути развития станции технического обслуживания автомобилей.

Ключевые слова: станции технического обслуживания автомобилей, развитие, внутренний фактор, внешний фактор, эффективность факторов развития, традиционные факторы, новые факторы, человеческий потенциал.

DEVELOPMENT FACTORS OF CAR MAINTENANCE STATIONS

Ashurov S.A.

Tajik Technical University named after academician M.S. Osimi

E-mail: Sayod.ashurov@mail.ru

This study examines the factors behind the development of a car service station. In the conditions of qualitative transformations of the economy in the Republic of Tajikistan and the entire system of public relations, the problem of creating modern car service stations is of particular relevance. It is organically connected with the main tasks facing automobile transport enterprises and is a significant component of the efficiency of economic activity. Currently, car maintenance stations have to resolve contradictions caused by imperfect structural relationships. There is a high degree of equipment depreciation, a shortage of own sources of financing, unavailability of loans due to high fees for their provision, low purchasing power hinders the demand for the sale of services. In the current situation, car service stations are seeking internal capabilities, optimizing their use. The leading place

is occupied by the problem of effective use of potential. The decision of this problem depends on the definition of controlled factors affecting the activities of the car maintenance station, the development of recommendations for their restructuring, improvement of the internal structure and control mechanism. The crucial factor here is the management of factors, which largely determines the strategy and ways for the development of a car service station.

Keywords: car maintenance stations, development, internal factor, external factor, efficiency of development factors, traditional factors, new factors, human potential.

На эффективность развития станций технического обслуживания автомобилей (СТОА) существенное влияние оказывают разнообразные факторы внешней и внутренней среды. В целом под факторами производства понимаются «элементы, необходимые для реализации услуг». Согласно распространенной классификации факторы производства делятся на средства производства, материалы и труд в смысле целенаправленной деятельности.

При этом следует исходить из сущности организации производства и труда на СТОА как процесса потребления рабочей силы и производственных средств. Результаты организации производства и труда будут тем выше, чем эффективнее, экономнее используются средства производства, чем совершеннее орудия труда, чем лучше организован процесс производства, чем выше степень искусства работников и чем лучше используется рабочее время, чем лучше удовлетворен рыночный спрос. Эффективность развития СТОА следует рассматривать с двух позиций:

- как эффективность поддержания необходимых показателей функционирования (эффективность текущая);

- как эффективность обновления, поддержания высокой конкурентоспособности (эффективность перспективная), когда выявляются и используются факторы, влияющие на работу СТОА и способность к обновлению, т.е. определяется способность СТОА к освоению в текущем периоде новых изделий, требуемых рынком в последующие периоды. В целом эффективность факторов развития СТОА может быть определена по формуле:

$$\Theta_{\Phi} = \sum_{i=1}^n \left(\frac{P_i^{\text{внт}}}{Z_i^{\text{внт}}} + \frac{P_i^{\text{внш}}}{Z_i^{\text{внш}}} \right),$$

где $P_i^{\text{внт}}$, $P_i^{\text{внш}}$ – соответственно результат, полученный от использования i -го фактора внешней или внутренней среды; $Z_i^{\text{внт}}$, $Z_i^{\text{внш}}$ – затраты, понесенные предприятием на использование i -го фактора внешней или внутренней среды.

Большое многообразие факторов затрудняет их классификацию и требует их сведения в группы. Основные группы факторов, влияющие на развитие СТОА, разделены на общие и специализированные признаки. Факторы прямого воздействия непосредственно влияют на СТОА. Факторы косвенного характера не оказывают прямого действия на деятельность СТОА, но учет их необходим для выработки правильных решений. Деления факторов на традиционные и новые весьма условно.

Традиционные факторы существуют объективно и требуют относительно незначительных государственных и частных инвестиций. Сила их влияния постепенно снижается и зависит от характера начинающегося эта-

па спада, на котором создаваемое ими преимущество нестойко, а прибыль от использования низка. Гораздо большее значение для развития СТОА имеют новые факторы, уже более высокого порядка. Для их реализации необходимы значительные, часто продолжительные по времени вложения капитала и человеческих ресурсов.

Кроме того, необходимое условие самого создания новых факторов – это использование высококвалифицированных кадров и высоких технологий. Контролируемый фактор – это фактор, который может управляться СТОА и его службами. Неконтролируемый фактор не может управляться СТОА и его службами. Внешние факторы обуславливают среду СТОА совокупностью не поддающихся контролю сил, с учетом которых оно должно обеспечивать свою деятельность. Внешние факторы среды, как правило, создают угрозы, вводят ограничения или создают условия для развития, глубоко затрагивая все стороны СТОА. В состав внешних факторов развития СТОА могут быть включены политические, государственные, экономические, социальные, научно-технические и т.д. В состав внутренних факторов, влияющих на развитие СТОА, можно включить следующие группы: факторы управления и организационной структуры; производственные; кадровые; маркетинговые; финансовые и т.д. Особая роль на СТОА принадлежит персоналу, что позволяет выделить совокупность социально-психологических факторов. Так, например, к факторам, сдерживающим эффективность мероприятий по повышению эффективности СТОА, относятся:

- низкая мотивация работников СТОА в результатах деятельности;
- отсутствие контроля качества работ;
- низкая доля квалифицированных кадров и т.д.

Направленность развития СТОА во многом определяется миссией – это генеральная цель, четко выражающая причину существования станции. Миссия определяет стратегии – центральное звено в выработке направлений действий СТОА с целью получения обозначенных миссией и системой целей результатов деятельности. Эффективность развития СТОА может также зависеть от таких факторов, как:

- коммерческие условия СТОА;
- организация сбытовой сети;
- организация технического обслуживания автомобилей крупных клиентов;
- представление потребителей о фирме, ее авторитете и репутации, ассортименте ее услуг, сервисе, воздействии товарного знака и т.д.

В современных условиях нестабильной среды повышается изменчивость факторов, влияющих на развитие СТОА. При этом возрождение СТОА связывается с использованием интенсивных факторов, т.е. на основе разработки и использования высоких технологий, с помощью которых осуществляется производство наукоемкой и конкурентоспособной услуги. Для того чтобы эти факторы в условиях глобализации экономики действительно стали движущей силой экономического развития, необходимо определить приоритеты СТОА. Это означает, что требуется сформулировать долгосрочную структурную, инвестиционную, научно-техническую политику страны, разработать экономически целесообразный механизм реструктуризации отечественных наукоемких отраслей автомобильного транспорта.

При этом структурная перестройка СТОА должна базироваться на направлениях, обладающих высоким потенциалом и восприимчивых к различным нововведениям. В этой связи следует выделить факторы, способствующие расширению способов участия работников в управлении производством, к которым относятся:

- повышение эффективности и укрепление конкурентоспособности СТОА на рынке;
- развитие человеческого потенциала, стимулирование социальной активности работников;
- создание действенной мотивации труда в условиях перехода к инновационному типу производства;
- формирование нового типа работника – высокообразованного, ответственного, инициативного, реализующего в сфере производства свои материальные и духовные потребности.

Формализация состояния станций технического обслуживания автомобилей может быть обеспечена путем выполнения следующей последовательности действий:

- анализ эффективности СТОА за предыдущий период или сопоставление с аналогичными предприятиями;
- выделение внешних и внутренних факторов, оказывающих наиболее значимое воздействие на эффективность СТОА в анализируемом периоде;
- определение количественного воздействия факторов на эффективность СТОА;
- нахождение обобщающего показателя эффективности;
- подведение итогов с выработкой рекомендаций и предложений по повышению эффективности СТОА.

При этом обеспечение эффективности развития СТОА состоит в том, чтобы минимизировать отрицательное влияние факторов внешней среды, определить, какие именно преимущества следует создавать и поддерживать для стратегического развития, поскольку именно они определяют рыночные позиции СТОА в конкурентной среде. Теоретический и практический интерес представляет проблема формирования «подражающего» рыночному лидеру с целью повышения эффективности и снижения влияния негативных факторов. При этом, конечно, следует учитывать ряд обстоятельств. Так, научно-технические факторы (например, расходы на НИОКР) у СТОА, которые в своей деятельности подражают рыночным лидерам, всегда значительно меньше, чем у СТОА лидеров. Вследствие этого другие факторы (например, производственные издержки) также значительно ниже, чем у СТОА лидеров.

Поэтому СТОА, подражающие лидерам, имеют вроде бы большие финансовые и экономические возможности в области развития других факторов СТОА (повышения качества реализуемых услуг). Однако при этом, как правило, наблюдается отставание ряда факторов (интеллектуальных, экономических, конкурентоспособности и др.) от СТОА лидеров в связи с запаздыванием выхода на рынок высокотехнологических услуг. Следствием этого является снижение возможности маневра СТОА в области сбытовой и ценовой политики. Кроме того, СТОА наукоемких отраслей объективно обязаны реализовывать конкурентоспособные услуги, сбыт которой в

условиях глобализации экономики должен быть ориентирован на национальный и мировой рынок. Следовательно, чужие направления изменений не могут выступать в качестве долгосрочной перспективы развития СТОА и должны рассматриваться только как переходная стратегия.

Естественно, что факторы, эффективные для устойчивой рыночной экономики, оказались неэффективными для условий переходной экономики.

Кроме того, научно-технический прогресс как фактор роста производства и производительной силы труда не действует автоматически: он только создает такую возможность. Чтобы превратить эту возможность в действительность, нужна большая работа по совершенствованию организации производства и труда и «подтягиванию» ее до уровня современной техники и технологии. Без этого научно-технический прогресс не может быть полным и эффективным. Таким образом, в действительности все факторы находятся в теснейшем взаимодействии, но для цели анализа и изучения их влияния на СТОА необходимо рассматривать каждый фактор отдельно. Для этого применяются разные методы и приемы – индексный метод, метод подстановки, корреляционный и регрессионный анализ и др.

Исследование характера и степени влияния каждого фактора на уровень и динамику развития СТОА позволяет вскрыть большие резервы производства, увеличения его результативности и конкурентоспособности. Эффективность факторов, влияющих на СТОА, обеспечивается за счет комплексности, создания и использования совокупности возможностей, в первую очередь, высокотехнологических, повышения инновационного потенциала СТОА вследствие возрастания доли интеллектуальной собственности в общей сумме активов СТОА, концентрации ресурсов на перспективных технологических направлениях и т.д.

Литература

1. Афанасьев А.М., Гармасар О.А., Знаменский К.Н. Научные основы регионального социально-экономического мониторинга / под ред. А.В. Ивановского, В.Е. Рохчина. СПб.: ИСЭП, 1998. 169 с.
2. Ахинов Г.А. Социальные аспекты регулирования экономики. М.: МГУ, ТЭИС, 2002. 137 с.
3. Бабич А.М., Егоров Е.В. Экономика и финансирование социально-культурной сферы. Казань, 1996. 241 с.
4. Бабич А.М., Егоров Е.В., Жильцов Е.М. Социальная сфера в условиях перехода к рынку. М.: РАУ, 1993. 170 с.
5. Бабич А.М., Павлова Л.Н. Государственные и муниципальные финансы. М.: ЮНИТИ, 2002. 687 с.
6. Бабич А.М. Основы экономики сферы услуг: монография. Алматы: Экономика, 2008. 205 с.
7. Багриновский К.А., Матюшок В.М. Экономико-математические методы и модели (микроэкономика). М.: РУДН, 1999. 184 с.
8. Баканов М.И., Шеремет А.Т. Теория экономического анализа. М.: Финансы и статистика, 2001. 416 с.
9. Балалаев С.А., Балалаева Н.К. Маркетинг транспортных услуг. Хабаровск: ДВГУПС, 2008. 175 с.
10. Балалова Е.И. Статистический анализ регионального рынка бытовых услуг: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. М., 1999. 27 с.

11. *Баринов В.П.* Региональные проблемы управления и планирования сферы обслуживания. М.: Наука, 1989. 126 с.
12. *Басова С.Н.* Маркетинг услуг. Хабаровск: РИЦ ХГАЭП, 2008. 98 с.
13. *Березин И.С.* Маркетинговый анализ: Рынок. Фирма. Товар. Продвижение. М.: Вершина, 2007. 80 с.
14. *Бубнова И.Ю.* Формирование локального рынка автосервисных услуг и факторы, влияющие на его развитие // Вестник Самарского государственного университета. 2009. № 1 (51).
15. *Караев Р.Х.* Организационно-экономические аспекты развития рынка автосервисных услуг в условиях рыночной экономики (на материалах Республики Таджикистан): дис. ... канд. экон. наук. Душанбе, 2016. 163 с.
16. *Пеньшин Н.В.* Маркетинг и оценка качества на рынке автосервисных услуг // Вестник ТГТУ. 2008. Т. 14. № 1.
17. Статистический ежегодник Согдийской области Таджикистан: 25 лет государственной независимости. TAJSTAT. 640 с.
18. *Тохиров Т.И.* Особенности автомобильного транспорта в системе производственной и социальной инфраструктуры региона // Экономика природопользования. 2014. № 6. С. 25–30.
19. *Тохиров Т.И.* Организация станций технического обслуживания автомобилей // Социально-экономические явления и процессы. 2013. № 9 (55). С. 110–112.
20. *Чеботаренко Е.С.* Перспективные направления модернизации рынка автосервисных услуг Самарского региона: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Тольятти, 2011. 24 с.

Bibliography

1. *Afanas'ev A.M., Garmasar O.A., Znamenskij K.N.* Nauchnye osnovy regional'nogo social'no-jekonomicheskogo monitoringa / pod red. A.V. Ivanovskogo, V.E. Rohchina. SPb.: ISJeP, 1998. 169 p.
2. *Ahinov G.A.* Social'nye aspekty regulirovanija jekonomiki. M.: MGU, TJeIS, 2002. 137 p.
3. *Babich A.M., Egorov E.V.* Jekonomika i finansirovanie social'no-kul'turnoj sfery. Kazan', 1996. 241 p.
4. *Babich A.M., Egorov E.V., Zhil'cov E.M.* Social'naja sfera v uslovijah perehoda k rynku. M.: RAU, 1993. 170 p.
5. *Babich A.M., Pavlova L.N.* Gosudarstvennye i municipal'nye finansy. M.: JuNITI, 2002. 687 p.
6. *Babich A.M.* Osnovy jekonomiki sfery uslug: monografija. Almaty: Jekonomika, 2008. 205 p.
7. *Bagrinovskij K.A., Matjushok V.M.* Jekonomiko-matematicheskie metody i modeli (mikrojekonomika). M.: RUDN, 1999. 184 p.
8. *Bakanov M.I., Sheremet A.T.* Teorija jekonomicheskogo analiza. M.: Finansy i statistika, 2001. 416 p.
9. *Balalaev S.A., Balalaeva N.K.* Marketing transportnyh uslug. Habarovsk: DVGUPS, 2008. 175 p.
10. *Balalova E.I.* Statisticheskij analiz regional'nogo rynka bytovyh uslug: avtoref. dis. ... kand. jekon. nauk: 08.00.05. M., 1999. 27 p.
11. *Barinov V.P.* Regional'nye problemy upravlenija i planirovanija sfery obsluzhivanija. M.: Nauka, 1989. 126 p.
12. *Basova S.N.* Marketing uslug. Khabarovsk: RIC HGAJeP, 2008. 98 p.
13. *Berezin I.S.* Marketingovyj analiz: Rynok. Firma. Товар. Prodvizhenie. M.: Vershina, 2007. 80 p.
14. *Bubnova I.Ju.* Formirovanie lokal'nogo rynka avtoservisnyh uslug i faktory, vlijajushhie na ego razvitie // Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta. 2009. № 1 (51).

15. *Karaev R.H.* Organizacionno-jekonomicheskie aspekty razvitija rynka avtoservisnyh uslug v uslovijah rynochnoj jekonomiki (na materialah Respubliki Tadzjikistan): dis. ... kand. jekon. nauk. Dushanbe, 2016. 163 p.
16. *Pen'shin N.V.* Marketing i ocenka kachestva na rynke avtoservisnyh uslug // Vestnik TGTU. 2008. Vol. 14. № 1.
17. Statisticheskij ezhegodnik Sogdijskoj oblasti Tadzjikistan: 25 let gosudarstvennoj nezavisimosti. TAJSTAT, 640 p.
18. *Tohirov T.I.* Osobennosti avtomobil'nogo transporta v sisteme proizvodstvennoj i social'noj infrastruktury regiona // Jekonomika prirodopol'zovanija. 2014. № 6. P. 25–30.
19. *Tohirov T.I.* Organizacija stancij tehničeskogo obsluzhivaniya avtomobilej // Social'no-jekonomicheskie javlenija i processy. 2013. № 9 (55). P. 110–112.
20. *Chebotarenko E.S.* Perspektivnye napravlenija modernizacii rynka avtoservisnyh uslug Samarskogo regiona: avtoref. dis. ... kand. jekon. nauk. Tol'jatti, 2011. 24 p.