

УДК 629.331:338.3+338.984

О ТЕОРИИ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ: ПОНЯТИЕ, СОСТАВ, АКТУАЛЬНОСТЬ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ СООБРАЖЕНИЯ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ)

Д. М. Эткин, к. э. н.

Появление автомобилей и происходящее в мире уже более века постоянное расширение масштабов их применения имеет своей целью воздействие на две взаимосвязанные между собой важнейшие социально-экономические характеристики общества — условия жизни населения и уровень экономического развития, улучшение которых является стратегической целью любого государства, по крайней мере в части открыто декларируемых им конкретных задач своего функционирования. Степень (сила) такого воздействия объективно не может быть оценена только наличием в обществе автомобилей (численностью их действующего парка) без учёта количества населения и размеров территории, состояния и интенсивности развития экономики в целом или её отдельных отраслей и некоторых других показателей. Поэтому признаётся, что степень такого воздействия лучше соотносится с насыщенностью или обеспеченностью автомобилями. Наиболее часто в самом общем случае насыщенность автомобилями измеряется в целом по стране их числом на 1 000 жителей, что, однако, в принципе не исключает возможности оценки насыщенности автомобилями отдельных направлений их использования или отдельных отраслей народного хозяйства (например, сельскохозяйственного производства числом автомобилей на 1 000 га сельхозугодий и т. п.).

Обычно указанная насыщенность (обеспеченность) обозначается термином «автомобилизация». Реже используется не совсем подходящий для этого термин «моторизация», который по существу означает насыщенность моторами (преимущественно ДВС), точнее насыщенность способной быть произведённой имеющимися моторами механической энергией (по максимальной мощности моторов), и в большей мере пригоден для обозначения степени механизации экономики в целом, каких-то её отраслей или процессов.

Как правило, показатель (уровень) автомобилизации (обычно измеряемый числом автомобилей на 1 000 жителей) применяется в настоящее время лишь для фиксации достигнутой (состоявшейся) обеспеченности общества автомобилями и потому играет как бы второ-

степенную (пассивную) роль в управлении развитием производства автомобилей и всего, что связано с их последующей реализацией и использованием. На самом деле этот показатель, указывая количественную величину обеспеченности автомобилями в определённый период времени, является заключительным (последним, обобщающим) в ряду факторов, характеризующих особенности протекания самого процесса обеспеченности автомобилями. О такой особенности слова «автомобилизация» свидетельствует и его самый предварительный формальный семантический анализ: суффикс -ациj(a) в существительных связывают со значением процессуальности или результата действия [1], то есть со свойством чего-либо непрерывно и последовательно изменяться во времени [2].

Поэтому под термином «автомобилизация» допустимо понимать процесс развития обеспеченности автомобилями, а для оптимального управления таким процессом необходимо выявление и детальное изучение особенностей влияния на его конечный результат всех связанных с этим факторов технического, эксплуатационного, социально-экономического, географического характера. Выявление факторов и детальное комплексное изучение их влияния на состояние и характер изменения какого-то природного (физического) или социального явления (процесса) обычно принято называть теорией. Теория [3] (от греч. *theōría* — наблюдение, рассмотрение, исследование) — система основных идей и научных знаний, дающая целостное представление о закономерностях и существенных связях определённой области действительности; важным следствием теоретического построения является способность прогнозировать. Образно говоря, сущность теории в том, чтобы связать воедино «прямые и косвенные улики», вынести вердикт прошлым событиям и указать, что будет происходить в будущем при соблюдении определённых условий. При таком понимании теория автомобилизации становится инструментом оптимального управления комплексным процессом автомобилизации: всеми составляющими его элементами, касающимися производства автомобилей (номенклатурой и объёмом), си-

стемой их ценообразования и реализацией (продажей), обеспечением и восстановлением работоспособности накопленного парка и т. п. Роль результатов выполняемых в её рамках исследований и разработок по отношению к процессу автомобилизации примерно аналогична роли результатов разработок в области теории автомобиля относительно конструкции создаваемых автотранспортных средств.

Определив понятие, необходимо очертить (хотя бы предварительно, с целью последующего уточнения) круг (перечень) проблем, совокупность изучения взаимосвязей внутри которых должна охватываться теорией автомобилизации.

Представляется, что в его состав следует включить:

I. Основные предпосылки автомобилизации (экономико-географические, социально-экономические, эксплуатационные и т. п.).

Объективная потребность в перемещении людей (пассажиры) и предметов (грузов). «Перевозоёмкость» экономики (ВВП) и подвижность населения, их основные тенденции и перспективы, влияние состояния и особенностей развития отдельных (важнейших) отраслей экономики и принципов расселения; перевозки грузов и людей (пассажиры). Основные характеристики перевозок, их взаимосвязь с социально-экономическими условиями, рациональные области применения различных видов транспорта.

Перевозки грузов и пассажиров автомобильным (дорожным) транспортом; эксплуатационные условия их осуществления, влияющие на выбор основных конструктивных и технологических параметров автомобилей (грузоподъёмность, вместимость, комфортабельность, проходимость, температурные требования и т. п.); сложившиеся и перспективные распределения перевозок по таким условиям (в целом, по отраслям, видам перевозок и т. п.) — типизация условий перевозок.

Развитие улично-дорожной сети как необходимых путей сообщения¹.

II. Виды, типы (назначения) автотранспортных средств, их типоразмерные ряды.

Принципы типизации автотранспортных средств исходя из прогноза распределения их перевозок по условиям осуществления и технологических возможностей автоиндустрии; типоразмерные ряды, принципы формирования, влияющие факторы и их прогнозная оценка (по отраслям, видам перевозок и т. п.). Типоразмерные ряды как основа определения (оптимизации) рыночной номенклатуры автотранспортных средств, как одно из средств формирования спроса.

III. Предельный уровень автомобилизации (нормативная потребность в автомобилях).

Сущность и важность предельного уровня автомобилизации (нормативной потребности) как конкретной цели развития процесса автомобилизации; принципы её определения по типам и видам автотранспортных средств (по отраслям, видам перевозок и т. п.). Факторы, влияющие на предельную величину автомобилизации (нормативную потребность в автотранспортных средствах), основные тенденции и прогноз их развития для отдельных типов и видов автотранспортных средств, отраслей их использования. Прогноз предельного уровня.

IV. Продажа.

1. Потребная (нормативная) продажа — средство достижения и поддержания необходимого (предельного) уровня автомобилизации (нормативной потребности). Структура потребной продажи автомобилей:

- возмещение выбытия;
- поддержание текущего уровня обеспеченности в связи с изменениями масштабов использования (объёмов перевозок) автотранспортных средств, вызванными объективными фундаментальными социально-экономическими изменениями (населения, ВВП и его структуры, производства отдельных отраслей и т. п.);
- обеспечение прироста обеспеченности автомобилями в пределах предельного уровня автомобилизации (нормативной потребности).

Выявление факторов и степени их влияния на составляющие потребной (нормативной) продажи автомобилей отдельных типов и видов, прогноз развития таких факторов исходя из фундаментальных предпосылок.

Варианты оптимальных траекторий развития потребной (нормативной) продажи автомобилей отдельных типов и видов — основа её долгосрочного целевого прогнозирования (десять и более лет), средство обоснования целесообразности инвестиций и основных направлений государственной политики, обоснованного установления отдельными автопроизводителями модельных рядов и объёма (структуры) производства своей продукции.

2. Реальная продажа автотранспортных средств исходя из реальной покупательной способности участников рынка; определяющие её факторы (ВВП, его текущее изменение, доходы, рыночные цены, потребительское поведение и т. п.), причины их изменения и прогноз развития на ближайший период (два-три года, до пяти лет). Траектория развития реальной продажи автомобилей отдельных типов и видов на период до пяти лет — основа краткосрочного прогнозирования, средство обоснования конкретных маркетинговых решений для успеш-

¹ Не являясь специалистом, автор лишь обозначил указанные части, состав которых требует развития.

ного продвижения товаров, максимально возможного приближения реальной продажи к установленной потребности.

V. Производство.

Производство и импорт — две возможности обеспечения рыночной потребности в автотранспортных средствах, выхода на предельный уровень автомобилизации (нормативной потребности) и его последующего поддержания; подходы к обоснованию их соотношений.

Массовость — основа эффективности производства автотранспортных средств и их комплектующих, установление её разумных пределов и выявление путей обеспечения (унификация, платформы и т. п.). Переход от импорта (экспорта) автомобилей к импорту (экспорту) комплектующих.

Высокая капиталоемкость автопроизводства, способ её обеспечения (привлечения инвестиций).

Социально-экономическая эффективность автомобильной отрасли (производства, продажи, обеспечения использования автотранспортных средств и т. п.), заинтересованность государств в её развитии. Возможные противоречия между мировыми автопроизводителями и органами госуправления отдельных стран, выявление причин и поиск путей преодоления.

VI. Безопасность¹.

Выявление путей и способов повышения безопасности автотранспортных средств при расширении масштабов их использования. Роль государства.

VII. Экологическое воздействие¹.

Комплекс экологических последствий автомобилизации (как распределённого в пространстве процесса с учётом распределения концентрации, а не только как отдельного автомобиля), поиск и обоснование способов их объективной оценки. Выявление путей и способов снижения отрицательного влияния автомобилизации на экологические условия. Роль государства.

Охватываемая теорией автомобилизации совокупность исследований закономерностей и существенных связей в перечисленных и других проблемах не является схоластикой. Научно обоснованные результаты перечисленных и других связанных с ними разработок должны найти практическое применение в оптимизации управления всеми составляющими процесса автомобилизации как со стороны бизнеса (коммерческих организаций), так и со стороны органов госуправления отдельных стран, что особенно важно сейчас, когда на базе происходящей глобализации усиливается конкуренция и усугубляются негативные социальные последствия недостаточно обоснованных решений. В частности, результаты разработок указанных в части I перечня проблем могут стать научной базой отдельных

вопросов государственной стратегии развития транспорта; части II — разработки отдельными автопроизводителями возможных модельных рядов готовящейся к производству продукции; части IV — установления и осуществления участниками рынка мероприятий долгосрочного стратегического и краткосрочного оперативного маркетинга; части V — разработки принципов государственной политики, направленной на привлечение инвестиций и повышение социальной защиты занятых в автомобильной отрасли трудящихся, и т. п.

В заключение хотелось бы отметить, что многие составляющие теории автомобилизации с той или иной степенью глубины разрабатывались в рамках технико-экономических исследований, проводившихся в 1960–2010-х годах в НАМИ [4], в других организациях, занимавшихся оптимизацией использования автотранспортных средств (ЦЭМИ, ИКТП, НИИАТ, ВИМ и др.), связанных с проектированием сети автодорог (например, СоюздорНИИ) и планировкой населённых мест (НИИ градостроительства, «Гипрогор»). Поэтому существо вышесказанного не является чем-то принципиально новым. Оно направлено на их объединение в единый логически взаимосвязанный комплекс, способный обеспечить всестороннее оптимальное управление процессом автомобилизации, поскольку со временем усугубляются негативные последствия неправильных решений.

Даже из приведённого следует, что к обсуждению и разработке проблем, охватываемых теорией автомобилизации, следует, помимо специалистов автомобильной отрасли и отраслей с активным использованием автотранспортных средств, привлечь специалистов в области математического моделирования, экономической географии, климатологии, градостроительства, планировки населённых мест и т. п.

Развитие дискуссии и основанное на этом более полное и чёткое определение понятия «теория автомобилизации» и охватываемых ею проблем автор посчитал бы достижением целей изложенных соображений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Русский язык без проблем [Электронный ресурс]. URL: <http://grammatika-rus.ru> (дата обращения: 06.10.2016).
2. Новый толково-словообразовательный словарь русского языка [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.wiktionary.org> (дата обращения: 06.10.2016).
3. Викисловарь: свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: <http://tolslovar.ru/t1713.html> (дата обращения: 06.10.2016).
4. История НАМИ. — М.: НЕДРА, 2006. — Т. 2. — С. 325–388.