

ность измерить  $\mu_{\text{эф}}(\text{Fe}_{\text{BC}})$  и небольшое остаточное содержание низкоспиновой формы комплексов при высоких температурах (неполный переход), связаны с близостью температурных интервалов процессов спинового перехода и термолиза. Значение  $T_c$  определено как точка перегиба кривой

$\mu_{\text{эф}}(T)$  по максимуму первой производной  $d\mu_{\text{эф}}/dT$ .

Спин-кроссовер во всех комплексах сопровождается термохромизмом — переход цвета ярко-розовый  $\leftrightarrow$  светло-розовый (для I — белый).

Экономические науки

### ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА РФ В ПЕРИОД КРИЗИСА

**А.А. Кодзюков**

*Кабардино-Балкарский  
государственный университет,  
г. Нальчик*

В период кризиса снижение продаж, а также темпов роста затронуло многие отрасли нашей экономики. Исключением не стал и авторынок РФ. Причем здесь в отличие от остальных сегментов экономики наблюдался наиболее стремительный спад. Только за первый квартал 2009 года импорт подержанных автомобилей практически прекратился, цены на новые автомобили выросли в среднем на 13%, а их продажи по сравнению с тем же периодом прошлого года упали на 39%. Необходимо отметить, что отечественный рынок автомобилей является одним из ведущих сегментов нашей экономики и его реакция на кризис была довольно болезненной. Из-за спада спроса на автомобили многие работники этого сектора оказались на улице, так как дилерам и автопроизводителям ничего не оста-

валось, кроме как производить сокращения, во избежание банкротства. Также доходы, получаемые государством в виде налогов от автопрома представляют собой довольно большой объем финансовых активов. Диверсификация экономики является одним из важнейших направлений развития нашей экономики. И открытие заводов на территории России ведущими мировыми автопроизводителями, а также привлечение иностранных инвестиций в отечественные предприятия представляют собой неплохой пример движения к этой цели. В январе, феврале и марте 2009 года в России было продано 373 тысячи новых легковых автомобилей вместо 610 тысяч в первом квартале 2008 года. При этом доля «кредитных» продаж снизилась до 10–15%. Импорт пострадал еще больше — за те же три месяца этого года российскую границу пересекло лишь 149 тысяч машин. Это почти в три раза меньше, чем годом ранее. На складах находились тысячи нераспроданных автомобилей 2008 года выпуска. Нельзя не сказать, что 2008 год был самым успешным за всю историю российского авторынка. По прогнозам аналитиков к показателям

этого года можно будет не ранее, чем через 3-5 лет. В течении этого года на территории нашей страны было собрано почти 1,8 млн. автомобилей и автобусов. Этот результат совсем немного не дотянул до лучших показателей «советского автопрома» конца 80-х годов, когда СССР занимал 7 место в мире по выпуску автомобильной техники. Существуют две компании, которые увеличили свои продажи — Volkswagen, который прибавил сразу 44% , и Citroën (+13%). Остальные фирмы показали значительное падение продаж. Chevrolet потеряла 59% (в результате эта компания лишилась лидерство среди иномарок), Hyundai — минус 57%, Toyota — минус 60%, Opel — минус 63%, Honda — минус 70%, Mitsubishi — минус 82 и так далее в порядке убывания. Таким образом, мы видим, что продажи автомобилей в первом квартале 2009 года сократились на 237 тысяч, по сравнению с тем же периодом 2008 года, а также то, что кризис повлиял негативно не на всех участников рынка.

**К ВОПРОСУ О ФОРМИРОВАНИИ  
СИТУАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ  
УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ  
УСТОЙЧИВОСТЬЮ  
СТРОИТЕЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ**

**З.К. Омарова**

*Махачкалинский филиал МАДГТУ,  
г. Махачкала*

Анализ финансовой устойчивости предприятия является важнейшим этапом оценки ее деятельности и финансово-экономического благополучия, отражает результат ее текущего, инвестиционного и финансового развития, содержит необхо-

димую информацию для инвесторов, а также характеризует способность предприятия отвечать по своим долгам и обязательствам и наращивать свой экономический потенциал.

В самом общем случае управление финансовой устойчивостью строительного предприятия может включать следующие две подсистемы:

- управление по трехкомпонентному показателю S(Ф) финансовой ситуации;
- управление по нормативным значениям относительных показателей финансовой устойчивости.

Первая подсистема управления предусматривает необходимость формирования двухуровневой модели выбора управленческих воздействий на объект управления. На первом уровне принятия решений выбор управленческих мероприятий осуществляется на основе результатов анализа текущей и желаемой ситуаций, определяемых соответственно фактическим и желаемым значениям трехкомпонентного показателя финансовой устойчивости. При этом в качестве желаемого состояния обычно принимается состояние нормальной финансовой устойчивости строительного предприятия. Тогда, в случае, когда фактическое состояние устойчивости строительного предприятия отличается от желаемого, то выбираются организационно-управленческие мероприятия, позволяющие в результате их проведения изменить его финансовую устойчивость в заданном направлении. Для осуществления такого выбора из базы знаний ситуационной системы управления, представляющей собой структурированное описание результатов опроса экспертов, выбирается