

7. Sekerin V. D., Avramenko S. A., Veselovsky M. Ya., Aleksakhina V. G. B2G Market: The Essence and Statistical Analysis // World Applied Sciences Journal 31 (6): 1104-1108, 2014.
8. Sekerin V. D., Gribov V. D. The Miles Stones of Logistics Management Development // World Applied Sciences Journal 30 (4): 454-459, 2014.

Возможности прогнозирования динамики рынка легковых автомобилей исходя из социально-экономических факторов

к.э.н. Редин Д.В.

Университет машиностроения
8 (495) 223-05-23, dmired@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены систематизированные автором факторы и параметры прогнозирования рынка легковых автомобилей РФ: макроэкономические параметры и показатели обращения легковых автомобилей. Проанализирована взаимосвязь данных факторов при формировании рынка легковых автомобилей РФ за последние годы.

Ключевые слова: рынок легковых автомобилей, факторы, объем продаж, парк легковых автомобилей, прогнозирование.

В целях эффективного планирования динамики производственной программы производителей легковых автомобилей и компаний, осуществляющих сбытовую и сервисную деятельность в данной отрасли, необходимо прогнозирование направлений, темпов и объемов развития рынка легковых автомобилей.

В качестве исходных параметров прогнозирования, как правило, используются следующие социально-экономические параметры:

- соотношение количества легковых автомобилей в расчете на 1 тыс. населения и величины ВВП страны, приходящегося на душу населения;
- объем и возрастная структура существующего парка легковых автомобилей (обуславливающая перспективы замены потребителями подержанных автомобилей на новые);
- возможности и перспективы импорта легковых автомобилей (включая подержанные) на национальный рынок (таможенная политика);
- соотношение объемов реального и номинального ВВП (фактический уровень инфляции);
- производные макроэкономические факторы (среднедушевые денежные доходы, индекс РТС).

Динамика экономического развития РФ непосредственно влияет на состояние автомобильного рынка РФ. Спад ВВП РФ в 2009 году на 7,8 % сопровождался обвалом объема автомобильного рынка на 50,1 %. Вместе с тем достаточно стабильный рост величины ВВП в 2010-2013 гг. сопровождался дифференцированной динамикой автомобильного рынка: при максимальном росте в 2012 г. (на 11,1 %) в 2013 г. наблюдалось снижение объема продаж легковых автомобилей – по предварительным оценкам спад составил 6,3 % (рисунок 1).

Сравнительный анализ динамики объема продаж новых легковых автомобилей и факторов макроэкономической динамики показывает, что единственный показатель, который, характеризуясь постоянным стабильным ростом, не демонстрирует корреляции с состоянием автомобильного рынка, является уровень среднедушевых доходов населения.

Динамика состояния парка легковых автомобилей РФ, с одной стороны, отражает результаты развития объекта прогнозирования - автомобильного рынка, а с другой – агрегирует существующие тенденции общих социально-экономических процессов (экономической активности населения, развития автосервисных услуг, уровня дорожной аварийности и пр.).

Анализ динамики парка легковых автомобилей (рисунок 2) показывает, что величины прироста парка подвержены существенным колебаниям, связанным не только с колебаниями

рынка (и макроэкономической динамикой). Так в 2010-2011 гг. наблюдалось резкое снижение показателей прироста парка легковых автомобилей при росте рынка в связи с безвозвратным выбытием части подержанных автомобилей по госпрограмме утилизации.

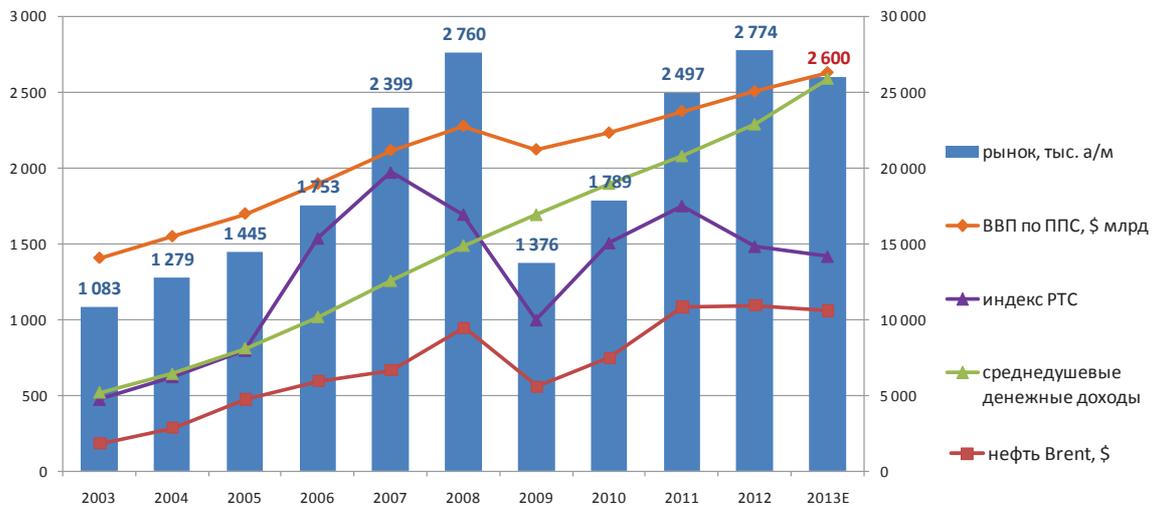


Рисунок 1. Сравнительная динамика объема автомобильного рынка РФ



Рисунок 2. Динамика парка легковых автомобилей в РФ

Дополнительные факторы влияния на рынок легковых автомобилей – динамика перепродаж (вторичный автомобильный рынок) и ввоз подержанных автомобилей из-за рубежа – демонстрируют колебания соотношения рынка новых и подержанных автомобилей, которые во многом обусловлены макроэкономической динамикой (рисунок 3).

Анализ показывает, что доля рынка новых автомобилей в общих продажах (с учетом вторичного рынка) напрямую зависит от экономической ситуации – в кризисные годы преобладает доля подержанных автомобилей, что лишь отчасти корректируется повышением ввозных таможенных пошлин.

Специфичный для РФ фактор анализа автомобильного рынка – региональная структура рынка подержанных автомобилей – оказывает влияние на общее состояние рынка легковых автомобилей в региональном разрезе. Основная закономерность в разрезе федеральных округов – доля вторичного рынка легковых автомобилей в общероссийской величине превышает

соответствующую долю округа в населении страны – по центральным регионам с более высокой плотностью населения и среднедушевыми доходами (рисунок 4). Это свидетельствует о более интенсивных потоках вторичных продаж в остальных регионах РФ, в т.ч. основанных на перемещении подержанных автомобилей из экономически более развитых регионов.

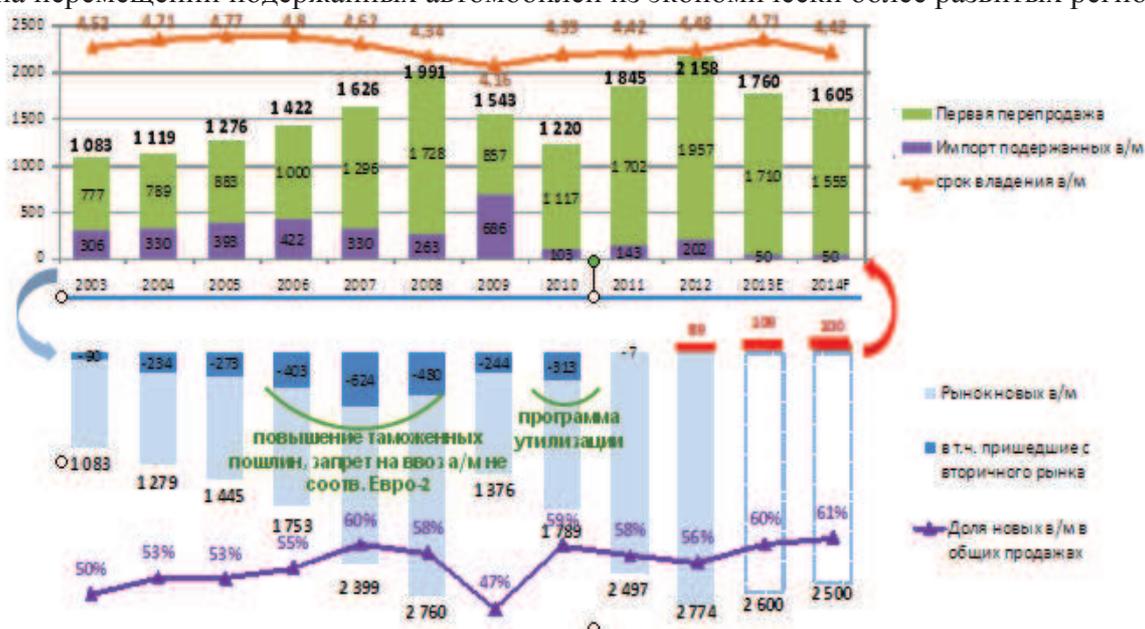


Рисунок 3. Динамика соотношения рынков новых и подержанных автомобилей в РФ

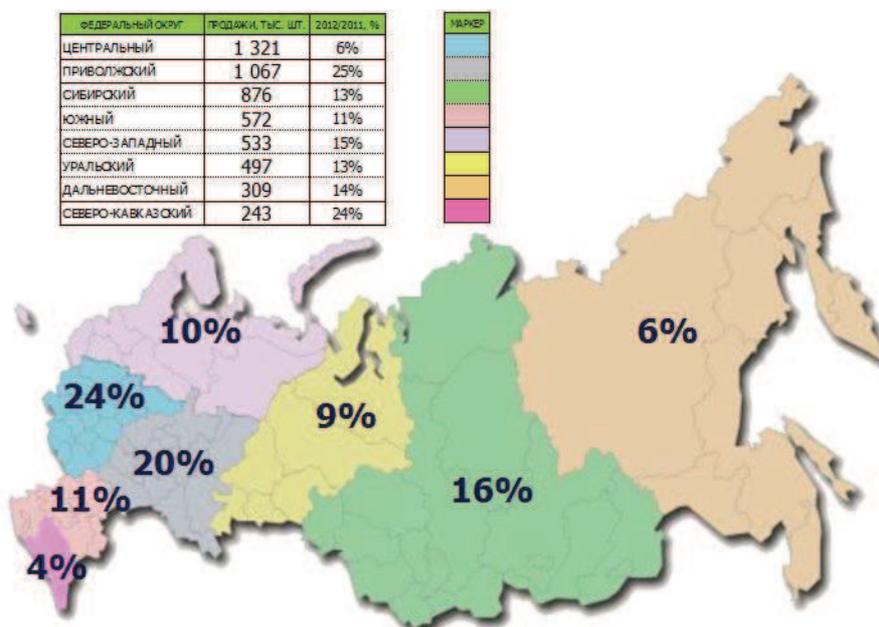


Рисунок 4. Региональная структура рынка подержанных автомобилей в РФ

Выводы

На основании анализа общих факторов динамики рынка легковых автомобилей в РФ возможна следующая стадия прогнозирования – стратификация региональных сегментов автомобильного рынка на основе структуры потребительских предпочтений, которые формируются исходя из ранжирования критериев потребительского выбора. Данные критерии следует подразделить на технико-эксплуатационные (надежность, адаптированность к местным условиям, стоимость эксплуатации) и психологические (сложившийся имидж, приверженность марке либо определенному размерному классу).

Литература

1. Материалы конференции «Автомобильный маркетинг 2013», организаторы: компания «Автомаркетолог» и аналитическое агентство «Автостат», дата проведения: 05.12.2013 (презентация начальника управления по маркетингу ОАО «АвтоВАЗ» Бредихина А.Л.) (<http://amconference.ru/category/novosti-konferentsii-2013>).
2. Автомобильный рынок – 2012. Ежегодное справочное издание аналитического агентства «Автостат». Дата выхода издания: 25.04.2012.
3. Информационный портал государственной статистики www.gks.ru.

Главное в вопросе о человеческом капитале

д.э.н. проф. Каменецкий В.А.

*Федерация независимых профсоюзов,**Учебно-спортивный центр олимпийской подготовки «Подольск»**8 (496) 644-16-73*

Аннотация. В статье рассмотрено происхождение термина «человеческий капитал», становление теории человеческого капитала, сформулирован вывод о том, что человек является главным фактором трудовой деятельности.

Ключевые слова: капитал, человеческий капитал, трудозатраты.

В XXI в. недооценка значения человеческого капитала и, соответственно, переоценка значения имущественного (технического) капитала представляет собой, возможно, более грубую ошибку, чем в своё время представляла геоцентрическая система мироздания Птолемея, просуществовавшая 14 веков. Тем более что система Птолемея родилась на основе внешней её убедительности: мы и сегодня говорим «солнце всходит и заходит». А на чём основан тезис «деньги делают деньги», ошибочность которого подтверждалась тысячи раз, но, тем не менее, именно на этом тезисе продолжают и сегодня строить очередные проекты века? Например, российскую накопительную систему пенсионного обеспечения.

Когда современная наука утверждает, что становление теории человеческого капитала приходится на конец 50-х – начало 60-х годов XX столетия, то она, мягко говоря, занимается самообманом. Это теория имущественного капитала сформировалась в XVIII – XIX вв., вытеснив собой человека, которому до этого человечество отводило ведущую роль, рассматривая такое положение человека как нечто само собой разумеющееся. А в конце 50-х – начале 60-х годов XX столетия экономическая наука вспомнила о роли человека (точнее – вспомнить об этом заставила жизнь) и облекла это в научную форму, введя в обиход понятие «человеческий капитал», но при этом никак не меняя ошибочную роль, традиционно отводимую имущественному капиталу экономическим и социальным законодательством.

Понятие «капитал» – это не просто один из многих научных терминов, используемых в экономике. Этим понятием наука обозначает объективно существующие в природе факторы, взаимодействие которых представляет собой процесс появления и создания жизненных благ, без которых существование человечества невозможно.

Капитал – это средства (т.е. производительные силы), с помощью которых происходит создание жизненных благ (в современных условиях – универсального блага, денег), необходимых для обеспечения жизнедеятельности человечества.

Природные источники энергии (природный капитал) представляют собой активную составляющую производительных сил. Ничтожная часть этой энергии образована самим человеком. Её мы и называем человеческим капиталом (способности человека, использованные им в трудовом процессе). Природного и человеческого капитала вполне достаточно, чтобы на начальном этапе своего развития человек мог обеспечить себя всем необходимым для поддержания жизни, тем более что биомасса создаётся в природе вообще без участия чело-