

УДК 330.322.4

Д. Н. Малов

Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, Нижний Новгород, email: dnmalov1@yandex.ru

МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К РАЗРАБОТКЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Ключевые слова: инвестиционная политика, автомобильная промышленность, методика, ресурсы, оптимизация.

В статье с методологической точки зрения рассматриваются особенности разработки инвестиционной политики предприятий автомобильной промышленности в современных условиях. В процессе исследования предложена авторская методика, которая позволяет оценить инвестиционные возможности предприятия автомобилестроения, выявить наличие собственных источников финансирования, определить возможность реализации инвестиционных проектов.

D. N. Malov

National Research Nizhny Novgorod State University. N.I. Lobachevsky, Nizhny Novgorod, email: dnmalov1@yandex.ru

METHODOLOGICAL APPROACH TO DEVELOPMENT OF INVESTMENT POLICY OF AUTOMOTIVE INDUSTRY ENTERPRISES IN MODERN CONDITIONS

Keywords: investment policy, automotive industry, methodology, resources, optimization.

In the article, from a methodological point of view, the features of the development of investment policy of enterprises of the automotive industry in modern conditions are considered. In the course of the research, the author's methodology was proposed, which allows one to assess the investment opportunities of an enterprise, identify the availability of its own sources of financing, and determine the possibility of implementing investment projects.

В процессе формирования единого мирового пространства важное значение приобретает глобализация, которая касается практически всех сфер человеческой деятельности и экономической активности. Ключевые тенденции развития автомобильной промышленности и мирового автомобильного рынка в условиях глобализации заключаются в смещении производства автомобилей и экспорта технологий из развитых в третьи страны мира, что приводит к изменению географической структуры производства конечных продуктов и комплектующих к ним [1].

В настоящее время в странах с трансформационной экономикой увеличили свое присутствие иностранные автомобильные компании с целью только сбора импортных автомобилей. Связано это с тем, что автомобилестроение в развивающихся государствах в большинстве своем не способно выпускать продукцию, которая может конкурировать с мировыми лидерами, в результате доля автомобилей, произве-

денных национальными предприятиями, в таких странах уменьшается из года в год, средства от реализации инвестируются в зарубежные производства, а отрасль автомобилестроения как следствие не получает необходимых ресурсов.

Так, например, из всего количества автомобилей, произведенных в 2019 году в ЕС, на сумму 700 миллиардов евро, 14% были импортированы из-за пределов зоны евро. Внутреннее производство автомобилей составляло 86% всего предложения автомобилей: 83% было выпущено самой автомобильной промышленностью зоны евро (первичное производство), остальные 3% обеспечили другие отрасли, например, автомобильные радиоприемники, шины и обивка (вторичное производство) (см. рис. 1). В странах СНГ ситуация кардинально противоположная – 85% собранных автомобилей приходится на иностранные концерны и только 9% выпускают национальные предприятия (см. рис. 2).

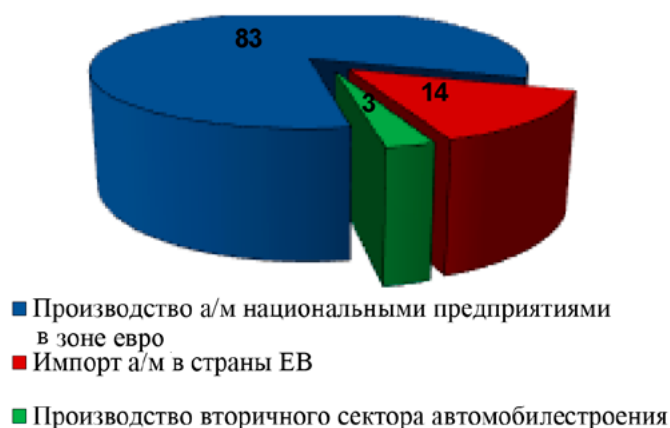


Рис. 1 Структура автомобилестроения в зоне евро, % [2]



Рис. 2 Структура автомобилестроения в СНГ, % [2]

Очевидно, что в таких условиях восстановление экономического роста автомобильной отрасли, преодоление кризиса внутреннего потенциала и формирование устойчивости к негативному воздействию многочисленных факторов внешней среды требует разработки адаптивной инвестиционной политики, которая будет способствовать мобилизации и эффективному использованию инвестиционных ресурсов.

Не подлежит сомнению тот факт, что проблема инвестиционного обеспечения является одной из самых сложных на данном этапе развития экономики, поэтому ее исследование приобретает особую актуальность и практическую значимость, что и обуславливает выбор темы данной статьи.

Трансформации на мировом рынке автомобильной отрасли получили значительное развитие и нашли свое отраже-

ние в научных трудах и исследованиях таких зарубежных ученых как: Lloris-Albert Carlos, Hoefl Fabian, Juust Mathias, Горбунов В.С., Мальцева Е.В., Стыцук Р.Ю., Мазурина Т.Ю.

Исследованию стратегии и перспектив развития автомобилестроения на современном этапе посвящены труды Шаша Н.Н., Орешкина М.М., Подставковой М.И., Olabi, A.G.; Wilberforce, Tabbi; Abdelkareem, Mohammad Ali.

Практические аспекты, характерные для процесса инвестиционного управления в автомобилестроении, освещали в своих трудах Хайсаров А.З., Балихина Н.В., Табачникова Е.В., Hoefl Fabian, Atici-Ulusu, Hilal.

Высоко оценивая уровень имеющихся на сегодняшний день наработок по вопросам управления инвестиционной деятельностью субъектов хозяйствования, необходимо отметить, что целый ряд

аспектов указанной проблематики, касающихся формирования и реализации инвестиционной политики предприятий автомобилестроения требует проведения более углубленного исследования, выбора новых подходов к решению проблемы активизации инвестиционной деятельности, разработки комплексного механизма привлечения инвестиций, основу которого должен составлять не просто набор инструментов, а целостная система.

Таким образом, цель статьи заключается в обосновании методического подхода к разработке инвестиционной политики предприятий автомобильной промышленности в современных условиях.

Объект исследования – инвестиционная политика предприятий автомобилестроения.

Методы исследования – системный анализ, синтез, обобщение, моделирование, прогнозирование.

Результаты и их обсуждение

Под инвестиционной политикой предприятия понимают процесс формирования системы долгосрочных целей инвестиционной деятельности и выбор эффективных путей их достижения на базе прогнозирования условий этой деятельности, а также конъюнктуры инвестиционного рынка [3]. Отметим, что сущность инвестиционной политики заключается в поддержке инвестиционного потока на уровне, который гарантирует непрерывную, с поступательной тенденцией отдачу от вложенных инвестиций, достаточную для достижения экономического развития предприятия. Отдельный акцент необходимо сделать на том, что с учетом стремительного развития науки и техники на современном этапе инвестиционная политика автомобильного предприятия должна удовлетворять не только текущие инвестиционные потребности, но и предусмотреть направления и формы этой деятельности на перспективу.

Существует большое количество методов в анализе и формировании инвестиционной политики, а также в оценке инвестиционной привлекательности производственных кластеров, каждый из которых обладает своими достоинствами и недостатками. Изучением дан-

ных методов занимались современные российские ученые, такие как: Т.З. Ахмятжанов, В.В. Мазаев, Т.В. Ковалёва, А.А. Шапошников, О.И. Гаврилюк, Е.Н. Староверова, Н. Лысенко, В.А. Лацинников, Ю.В. Патрикеева.

Основоположниками анализа процесса формирования инвестиционной политики и инвестиционной привлекательности производственных кластеров: на базе организационных, технических и социальных условий производства, качества менеджмента и рыночной среды считается И.А. Михалева, интегральную 3D-модель как результат реакции величин привлекательности предприятия, региона, отрасли использует Н.Н. Буреева [5]. Из этого многообразия выделяется кластерный анализ, который рассматривается авторами как дополнение для их основной модели. Авторы ставят перед собой задачу более глубоко проанализировать кластерный анализ и восполнить возникшие пробелы в данном вопросе.

Образованию производственных кластеров содействует активное развитие регионов и углубление межрегиональной интеграции. Существование базы позитивных эффектов, которые формируют их относительные достоинства, считается главной особенностью кластеров предприятий. К ним можно отнести:

- эффект размаха производства, в основу которого входит наличие костяка инновационной активности на лидирующем предприятии кластера;
- эффект масштаба, который возникает при наличии многопродуктового фактора производства. Этот эффект увеличивается при помощи классификации предприятий, а также при минимумах транзакционных издержек зарождается возможность применения разных факторов производства;
- эффект синергии, в основу чего входит оптимальный синтез компонентов системы, которые определяют эффективность и качество реакции.

При объединении трех эффектов производственного кластера с учетом региональных особенностей в целом возникают дополнительные преимущества и конкурентные возможности. К примеру, предприятия на грани банкротства получают возможность выйти в положительную динамику при помощи

специализации, которая обеспечивает снижение себестоимости товаров и рост производительности труда.

Кроме этих трех эффектов существует эффект мультипликатора, считающийся основным показателем деловой активности и успешности производственного кластера в рамках региона. При этом эффект мультипликатора снижается, если производимые товары завозятся из другого региона. Кроме этого, на уровень эффекта мультипликатора воздействует географическое положение, выявляющего особенности в уровне развития эффекта мультипликатора:

- экономическая скрытность;
- экономическое постоянство;
- развитость региональной экономики;
- успешность экономики региона.

Отсюда следует, что привлечение инноваций содействует проявлению эффекта мультипликатора в развитии предприятия и производственного кластера, и в экономике региона.

Эффект блокировки предприятий в составе кластеров появляется в случаях, когда у него низкая конкурентоспособность, в отличие от предприятия вне состава производственного кластера. Тут стоит обратить повышенное внимание на общее развитие предприятия.

К недостаткам производственных кластеров можно отнести:

- кооперация предприятий вызывает сокращение конкурентного давления, что в итоге приводит к ослаблению движущей силы инноваций;
- привыкнув к прошлым успехам, кластер не видит новые направления развития;
- односторонняя специализация промышленных кластеров приводит к незащищенности региона, а технологический перерыв сводит на нет отдельные преимущества предприятий;
- имеющиеся бескомпромиссные кластерные структуры обладают возможностью увеличить риски приостановки радикальной переориентации.

В условиях цифровой экономики, стремительного развития цифровых технологий и цифровизации бизнеса у предприятий появляются возможности использования общих ресурсов и институциональных условий организации промышленной деятельности, что непо-

средственно влияет на развитие инвестиционной деятельности. Кластерный подход позволяет учитывать косвенные эффекты от взаимовлияния предприятий при формировании инвестиционной политики.

По мнению автора, в качестве основы методического подхода разработки инвестиционной политики предприятий автомобильной промышленности целесообразно использовать ситуационный подход. Ситуационный подход позволяет согласовать конкретные приемы и концепции инвестирования с определенными ситуациями для того, чтобы достичь целей как предприятия в целом, так и его инвестиционной политики в частности наиболее эффективным образом. Ситуационный подход концентрируется на различиях между запросами рынка, сложившейся конъюнктурой, тенденциями научно-технического прогресса и текущей позицией предприятия [4]. Благодаря ситуационному подходу можно определить наиболее значимые переменные ситуации для предприятия, а также оценить их влияние на эффективность разрабатываемой и реализуемой инвестиционной политики.

Опыт функционирования промышленных предприятий в передовых странах мира свидетельствует о том, что инвестиционная политика должна разрабатываться в соответствии с базовой стратегией развития субъекта хозяйствования, которая формируется в соответствии с выбранной миссией и действующей системой ценностей.

Таким образом, с учетом вышеизложенного, на рис. 3 представлен разработанный автором методический подход к формированию инвестиционной политики предприятий автомобильной промышленности в современных условиях.

Рассмотрим обозначенные этапы более подробно.

Этап 1. В качестве целей инвестиционной политики автомобильного предприятия может выступать привлечение иностранного капитала и обеспечение трансфера новейших технологий в результате организации автосборочной деятельности на основе франчайзинга или путем создания совместных автомобилестроительных компаний с иностранными концернами.



Рис. 3. Методический подход к формированию инвестиционной политики предприятий автомобильной промышленности в современных условиях

Этап 2. Классификация и набор факторов влияния на инвестиционную политику предприятия автомобилестроения может быть самым разнообразным. Традиционно выделяют такие внешние факторы как: экономические, рыночные, политические, инфраструктурные, экологические [5]. По мнению автора, учитывая динамику развития современной цифровой экономики, в перечень факторов обязательно необходимо включать такие как: развитие и скорость распространения прорывных инноваций и новых технологий. Внутренние факторы определяются особенностями организационной структуры предприятия и его производственным процессом.

Этап 3. В качестве объекта инвестирования может выступить развитие смежных отраслей для обеспечения максимизации локализации автосборочной деятельности. Отметим, что каждому отдельному направлению инвестиционной политики должна соответствовать своя совокупность объектов инвестирования.

Этап 4. На сегодняшний день существуют самые разнообразные методики

расчета необходимых инвестиционных ресурсов, выбор конкретной из них зависит от целей инвестиционной политики и возможностей самого предприятия.

Этап 5 и 6. Основными источниками инвестиционных проектов являются собственные и заемные средства, привлеченные ресурсы. После определения имеющихся в наличии ресурсов осуществляется их оптимизация, которая заключается в выборе такого решения, которое наилучшим образом будет учитывать внутренние возможности и внешние условия хозяйственной деятельности предприятия.

На последних этапах предложенной методики осуществляется формализация инвестиционного портфеля, которая представляет собой среднесрочный управленческий процесс, осуществляемый в пределах стратегических решений и текущих финансовых возможностей компании. Также неотъемлемым элементом методики является регулярная оценка разработанной инвестиционной политики с использованием различных критериев.

Выводы

Таким образом, в статье предложена авторская методика формирования инвестиционной политики предприятий автомобильной промышленности в современных

условиях, которая позволяет оценить инвестиционные возможности предприятия, выявить наличие собственных источников финансирования, определить возможность реализации инвестиционных проектов.

Библиографический список

1. Алиева А.Б. Ключевые инновационные тренды в развитии мирового автомобилестроения // Экономика и управление: проблемы, решения. 2019. Т. 11. № 2. С. 118-124.
2. Transforming the automotive industry with advanced technologies: sectoral watch: technological trends in the automotive industry. Luxembourg. Publications Office of the European Union, 2021. 312 p.
3. Kukkamalla, Prasanna Kumar. Collaborative partnerships in the automotive industry: key motives and resource integration strategy. International journal of business innovation and research. 2021. Vol. 24. N 4. P. 571-592.
4. Anzolin Guendalina. Robot adoption and FDI driven transformation in the automotive industry // International journal of automotive technology and management. 2020. Vol. 20. N. 2. P. 215-237.
5. Sheng J., Saginov Yu.L. The impact of foreign direct investment on the Chinese automobile industry // Человеческий капитал и профессиональное образование. 2019. № 1-2 (28). С. 86-92.