

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования «Саратовский национальный исследовательский  
государственный университет имени Н.Г. Чернышевского»  
Балашовский институт (филиал)

Кафедра экономики и права

**ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ  
ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА  
(НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
РОССИИ)**

**АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ**

студента 4 курса 146 группы  
направления подготовки 38.03.01 «Экономика»  
факультета математики, экономики, информатики  
Дедюхина Анатолия Павловича

Научный руководитель  
кандидат исторических наук,  
доцент \_\_\_\_\_ В.В. Назаров

Зав. кафедрой экономики и права  
кандидат исторических наук,  
доцент \_\_\_\_\_ В.В. Назаров

**Балашов 2017**

## ВВЕДЕНИЕ

### Актуальность темы исследования.

А нужна ли нашей стране собственная автомобильная промышленность? Может быть, разумнее отказаться не производить отечественные автомобили, а заняться реализацией богатых природных ресурсов? Чтобы получить ответ на эти вопросы, нужно понять, какое место занимает автомобильная промышленность в экономике нашей страны.

Актуальность работы определяется отставанием отечественной автомобильной промышленности от мирового уровня и, не смотря на огромные инвестиции и сравнительно невысокую стоимость автомобилей отечественных брендов, низкой ее конкурентоспособностью.

### Цель и задачи исследования.

- рассмотреть само понятие инвестиций
- выявить источники инвестиций
- определить роль инвестиций в автомобильной промышленности
- определить значение автопрома в экономике страны

Предметом исследования работы является анализ реальных экономических показателей на рынке автомобилей и проблема инвестирования в отечественный автопром.

Объектом исследования выступает ситуация на рынке отечественных автомобилей.

### Теоретические основы исследования.

Теоретическое обоснование процесса инвестирования обуславливает рассмотрение трех наиболее значимых качественных характеристик объекта инвестирования: доходности, безопасности, ликвидности.

Доходность — это обеспечение уровня чистых доходов, которые может получить первичный инвестор от вложения своих средств на банковский депозит, в государственные ценные бумаги или в производство. В связи с разным механизмом налогообложения доходов от инвестиций и процентов

по банковским вкладам они должны быть увеличены на величину налоговых платежей. Более высокий уровень риска предполагает соответствующий рост доходности. Следует учитывать, что при расчете уровня доходности ее базовый уровень следует дисконтировать - увеличить на величину банковского процента на период освоения инвестиционных ресурсов (срок между получением средств и началом поступления средств от функционирования инвестиционного объекта) и, соответственно, выплат инвестором. В условиях инфляции необходима его корректировка с учетом ее коэффициента.

Ликвидность — это способность каких – либо активов быть быстро проданными по рыночной цене или цене, близкой к рыночной.

Таким образом, трудом многих поколений ученых разных стран были заложены предпосылки формирования сущности инвестиций. Их дальнейшая разработка способствовала упрочению теоретико-методологической и правовой основы функционирования предпринимательской среды и процессу ее инвестирования.

Теоретическая и практическая значимость исследования определяется теми научными и социальными направлениями и сферами социально-практической деятельности, в которых могут быть использованы его результаты. К ним следует отнести: институциональную экономику, макроэкономическое планирование и прогнозирование, мировую экономику и международные экономические отношения.

#### Структура и объем работы.

Структура работы определяется целью и основными задачами исследования. Работа состоит из введения, двух глав, выводов по главам, заключения, библиографического списка и приложения.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

*В первой главе* «Теоретические основы инвестиционной деятельности» рассмотрено содержание экономической категории «инвестиции»; изучена роль инвестирования в функционировании предприятия и сделаны следующие выводы:

1) Под инвестициями следует понимать финансовые и иные средства, используемые для получения некоего положительного результата (экономического, социального, интеллектуального, оборонного и т.д.).

2) Инвестиционная деятельность предприятия может финансироваться из разных источников. Источники инвестиций на предприятии делятся на собственные, заемные и привлеченные.

3) Инвестиции – это неотъемлемая часть развития и успешного функционирования любого производства

*Во второй главе* «Инвестиционная деятельность в автомобильной промышленности России» освещена динамика мирового автомобильного производства, а также отображена ситуация на автомобильном рынке России в реальном времени и перспективы его развития.

Были сделаны следующие выводы:

1) Автомобильная промышленность необходима. Она не только производит автомобили для потребителей, но и создает рабочие места на заводах и сборочных линиях, а также способствует развитию производства сопутствующих товаров и услуг, таких как горюче-смазочные материалы, сервисное обслуживание и прочее, попутно создавая рабочие места и в этих сферах, а потому оказывает положительное влияние на экономику страны в целом.

2) На данный момент российский автопром в значительной мере уступает зарубежным аналогам. Однако, первые шаги по созданию конкурентоспособного продукта уже сделаны.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате написания работы были сформулированы следующие выводы, а именно:

1) Для России главная угроза связана с наводнением внутреннего рынка малобюджетными, дешевыми автомобилями из Китая и Кореи. Отсутствие внятной стратегии модернизации отечественных заводов, ориентация на отверточную и крупноузловую сборку импортных автомобилей грозит потерей национальной автомобильной промышленности.

2) Развивающиеся рынки, особенно Индия и Китай, окажутся движущей силой развития отрасли в ближайшие 20 лет. К 2030 г. почти 50% продаж в отрасли будет приходиться на страны Азии. В развивающиеся страны сдвигается также и производство комплектующих. Однако структура размещения конечных капиталоемких сборочных производств не претерпит столь же глубоких изменений.

3) Большую часть рынка будут занимать небольшие, легкие в управлении малобюджетные автомобили – вследствие растущего на них спроса, возрастающей конкуренции со стороны развивающихся стран, давления демографических и природоохранных факторов. В то же время останется рыночная ниша и для высококачественных автомобилей премиум-класса. Наиболее трудные времена ожидают автомобили среднего ценового сегмента.

4) Процесс экономии на масштабах производства и консолидации в отрасли существенно затормозится. Вместо шести глобальных игроков, контролирующих 75% мирового производства автомобилей, появится множество новых компаний.

5) В нисходящей цепочке добавленной стоимости произойдут существенные изменения. Производители автомобилей будут все в меньшей степени сотрудничать с автомобильными дилерами и все в большей степени стараться устанавливать прямые связи с конечными потребителями.

Операционная эффективность станет ключевым фактором успеха автомобильных компаний к 2030 г. Конкурентные преимущества сосредоточатся в минимизации издержек, позволяющих сделать автомобиль еще более дешевым, а также в большей эффективности в таких областях, как цепочки поставок комплектующих и разработка новых продуктов, которые станут основным объектом ИТ-инвестиций.