

На правах рукописи

Васильев Петр Владимирович

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА
ФОРМИРОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ
ИНТЕГРИРОВАННЫМ ИНВЕСТИЦИОННЫМ ПОРТФЕЛЕМ
КРУПНОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА
(на примере ОАО «АВТОВАЗ»)**

Специальность: 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(15 – Экономика, организация и управление
предприятиями, отраслями, комплексами:
промышленность)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Самара – 2008

Работа выполнена на кафедре «Маркетинг и информационные технологии в экономике» в ОАНО «Волжский университет им. В.Н.Татищева»

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Афоничкин Александр Иванович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Гераськин Михаил Иванович

кандидат экономических наук, доцент
Шмелев Анатолий Петрович

Ведущая организация: ГОУ ВПО «Мордовский государственный
университет им. Н.П.Огарева»

Защита диссертации состоится 27 июня 2008 г. в 12⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета ДМ 212.215.01 при ГОУ ВПО «Самарский государственный аэрокосмический университет имени академика С.П.Королева» по адресу: 443086, г. Самара, Московское шоссе, 34.

С авторефератом и диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке ГОУ ВПО «Самарский государственный аэрокосмический университет имени академика С.П.Королева».

Автореферат разослан «26» мая 2008 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета ДМ 212.215.01
доктор экономических наук

М.Г.Сорокина

Актуальность темы исследования. Одной из важных задач развития современной российской экономики является преодоление кризисного состояния отечественной автомобильной промышленности. Отрасль является одной из крупнейших производителей массовой продукции народного потребления. Поэтому развитие автомобилестроения, темпы роста, объемы производства его продукции, качество, издержки производства и цены существенно влияют на уровень экономики в целом.

Комплекс актуальных вопросов, связанных с осуществлением мероприятий по развитию деятельности предприятий, требует достаточно глубоких знаний теории и практических навыков со стороны менеджмента для принятия управленческих решений в области обоснования стратегии развития, выбора эффективных ее направлений и форм, разработки целенаправленной программы реального инвестирования, формирования сбалансированного портфеля инвестиционных проектов развития.

Одна из основных проблем развития автомобильной промышленности России сегодня состоит в том, что для выживания в условиях открытого рынка отрасль должна провести технологическое перевооружение и реструктуризацию производства и перейти на выпуск продукции, которая востребована рынком.

В этой связи, актуальной становится задача совершенствования механизма формирования и управления развитием крупного производственного комплекса, такого как ОАО «АВТОВАЗ».

Степень научной разработанности проблемы. Значительную роль в изучении различных теоретических и методологических аспектов управления развитием промышленных предприятий сыграли отечественные исследователи: А.И. Афоничкин, И.А. Бланк, В.В. Бочаров, А.В. Воронцовский, В.В. Глухов, В.Е. Есипов, А.Б. Идрисов, В.В. Ковалев, И.В. Липсиц, Г.А. Маховикова, В.А. Москвин, В.В. Шеремет и другие. Кроме того, необходимо выделить монографические исследования следующих авторов: С.Н. Головина, Н.С. Горшениной, В.П. Жданова, В.А. Калугина, Л.П. Касаткиной, С.В. Крюкова, В.П. Семенова, В.Б. Чернова, В.Я. Чеснокова.

Среди иностранных исследователей большой вклад внесли следующие авторы: Г. Берл, Г. Бирман, Ю. Бригхем, М. Бромвич, Л. Крушвиц, Д. Норткотт, Ф. Фабозци, Т. Хелферт, Р.И. Холт, С. Шмидт, Й. Шумпетер и другие.

В современной российской и иностранной литературе, затрагивающей различные аспекты разработки стратегии развития, акцентируется внимание лишь на отдельных элементах и инструментах механизма развития. Таким образом, для обеспечения эффективного управления деятельностью крупного производственного комплекса необходима разработка такой модели организации и управления процессом развития, которая бы объединяла как существующие разработки, так и дополнила их новыми технологиями и инструментами управления.

Цель и задачи исследования. Цель данной работы заключается в совершенствовании механизма формирования и управления интегрированным инвестиционным портфелем крупного производственного комплекса, являющимся инструментом устойчивого развития и повышения инвестиционного потенциала предприятия.

Достижение поставленной цели предполагает решение следующих задач по направлению исследования:

- обосновать и систематизировать базовые элементы процесса управления инвестиционной деятельностью крупного производственного комплекса, выявить

особенности управления инвестиционной деятельностью на предприятии автомобилестроительной отрасли;

- выявить тенденции деятельности предприятий автомобильной промышленности России и исследовать динамику развития на отдельном производственном комплексе автомобилестроения - ОАО «АВТОВАЗ», для определения основных направлений развития отрасли в целом;

- обосновать понятие «интегрированный инвестиционный портфель» крупного производственного комплекса, разработать механизм формирования и управления, выделить критерии эффективности портфеля и разработать методику формирования его рациональной структуры;

- сформулировать основные направления совершенствования механизма государственного регулирования процессов развития национальной автомобильной промышленности.

Предметом исследования являются модели и механизм формирования и управления устойчивым развитием крупного производственного комплекса.

Содержание диссертации соответствует области исследования по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (15.Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами: промышленность)» п.15.13. Инструменты и методы менеджмента промышленных предприятий, отраслей, комплексов, паспорта номенклатуры специальностей научных работников (экономические науки).

Объектом исследования выступает крупный производственный комплекс - ОАО «АВТОВАЗ».

Методологическая и теоретическая база исследования. При разработке положений, обоснований и выводов, приведенных в диссертации, использовались результаты научных трудов российских и иностранных исследователей (ученые, независимые консультанты, экономисты, математики, политологи и др.) в области экономики и управления предприятиями и промышленными комплексами, а также прикладные работы по данному направлению. Кроме того, в процессе работы над диссертационным исследованием были использованы концепции, отраслевые и ведомственные программы, нормативно-правовые акты Российской Федерации, бухгалтерская и финансовая отчетность предприятий отрасли (в том числе ОАО «АВТОВАЗ»), материалы научно-практических конференций, статистические, аналитические и информационные данные, опубликованные в специализированной литературе, периодических изданиях, размещенные в сети Интернет, статьи отечественных и зарубежных ученых, а также результаты практической работы и исследований, проведенных автором.

Для решения поставленных задач были использованы методы экономического, статистического, математического, финансового, логического анализа и синтеза, а также экспертного оценивания.

Научная новизна результатов заключается в решении теоретических и методических задач формирования эффективного инструмента менеджмента, в виде интегрированного, сбалансированного портфеля проектов развития крупного производственного комплекса и механизма управления им. Научная новизна исследования и наиболее существенные научные результаты состоят в следующем:

- обоснованы базовые элементы и инструменты управления развитием промышленного предприятия, введено понятие «интегрированный инвестиционный портфель», выявлены его

особенности, параметры, целевые функции, учитывающие особенности крупных производственных комплексов автомобилестроения;

- выявлены определяющие тенденции, сформулированы условия и ограничивающие факторы, проведена оценка используемого инструментария развития и эффективности инвестиционной деятельности предприятий автомобилестроения, позволяющая сделать выводы об адекватности существующих на отечественных предприятиях инструментов и механизмов управления инвестиционным развитием;

- обоснована структура интегрированного инвестиционного портфеля, ограничения, критерии его эффективности, разработан механизм формирования и управления рациональной структурой, позволяющий обеспечить более эффективное и устойчивое направление развития предприятия;

- сформулированы основные требования по государственному регулированию процессов развития национальной автомобильной промышленности, позволяющие создать условия для усиления конкурентных позиций и стимулирования развития отечественного автомобилестроения.

Основные положения, выносимые на защиту.

1. Систематизация категорий, определяющих понятие «интегрированный инвестиционный портфель» в виде инструментального обеспечения устойчивого развития предприятия в долгосрочной перспективе.

2. Сравнительные результаты и выводы по оценке существующих тенденций, определяющих направления инвестиционной деятельности по развитию автомобильной промышленности, сформулированы условия и ограничивающие факторы, проведена оценка эффективности инвестиционной деятельности ОАО «АВТОВАЗ».

3. Механизм формирования и управления рациональной структурой интегрированного инвестиционного портфеля на базе многокритериального выбора параметров связанных проектов развития ОАО «АВТОВАЗ».

4. Рекомендации по совершенствованию нормативных регуляторов, регламентирующих на региональном и федеральном уровне механизм поддержки национальной автомобильной промышленности.

Апробация результатов исследования. Основные положения и результаты диссертационного исследования докладывались автором на международной научно-практической конференции «Татищевские чтения: актуальные проблемы науки и практики» (г. Тольятти, Волжский университет им. В.Н. Татищева) в 2004-2008 гг., X международной научно-практической конференции «Системный анализ в проектировании и управлении» (г. Санкт-Петербург, Санкт-Петербургский государственный политехнический университет) в 2006 году.

Отдельные материалы исследования были использованы при разработке внутренних нормативных документов, в том числе по регулированию инвестиционной деятельности и разработке инвестиционной стратегии в ОАО «АВТОВАЗ».

Публикации результатов исследования. Основное содержание диссертации отражено в 9-ти печатных работах, в том числе 2 работы – в научных изданиях рекомендованных ВАК Минобрнауки России, общим объемом 4,6 п.л.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы, содержащего 166 наименований источников, и 43 приложений. Работа содержит 196 страниц машинописного текста, 52 таблицы и 6 рисунков.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Систематизация категорий, определяющих понятие «интегрированный инвестиционный портфель» в виде инструментального обеспечения устойчивого развития предприятия в долгосрочной перспективе.

Проведенный в работе анализ отечественной и зарубежной литературы, позволил сформулировать наиболее распространенные подходы, связанные с инвестиционными аспектами развития, такие как: инвестиции, инвестиционная деятельность, субъекты и объекты инвестиционной деятельности, цели осуществления инвестиций, инвестиционный проект, инвестиционный портфель, инвестиционная стратегия и другие.

На наш взгляд, одним из основных элементов понятия «инвестиции» является определение цели и приоритетности инвестиций в рамках деятельности крупного производственного комплекса. На практике, большинство инвестиционных решений по финансированию развития предприятия направлено на объекты основного производства. Инвестиции осуществляются с целью получения результата (доход, прибыль, эффект) и становятся бесполезными, если они данного результата не приносят. Кроме того, инвестиции трансформируются в активы - объекты, обеспечивающие денежные поступления их владельцу, представляющие собой упорядоченные по структуре основные фонды, оборотные средства и нематериальные ценности, необходимые для производства продукции, выполнения работ, оказания услуг.

В работе обоснованы и доопределены понятия, связанные с инвестиционной деятельностью, проведена их конкретизация и систематизация по видам субъектов хозяйствования, что позволило в рамках инвестиционной деятельности промышленного предприятия выделить следующие уровни:

1. Стратегическое планирование.
2. Разработка и реализация инвестиционной политики, включающая формирование инструмента управления в виде инвестиционного портфеля.
3. Осуществление комплекса практических действий предприятия по реализации инвестиционного проекта.

Анализ источников литературы, с учетом целей инвестиционного развития, особенностей объекта инвестирования и других важных признаков, позволил предложить следующую группировку видов инвестиций развития промышленного предприятия (рис.1).

Исследуя различные аспекты управления развитием промышленного предприятия, можно говорить о следующих тенденциях:

- основным инструментом управления инвестиционным развитием является инвестиционный проект;

- учитывая, что инвестиционная деятельность предприятия состоит из нескольких постоянно реализуемых проектов, следует перейти от множества к формированию и управлению инвестиционным портфелем, как системного инструмента управления инвестиционной деятельностью промышленного предприятия;

- управление инвестиционной стратегией, представляющей собой систему долгосрочных целей, инструментов и механизмов инвестиционной деятельности предприятия, также является основным элементом эффективного управления.

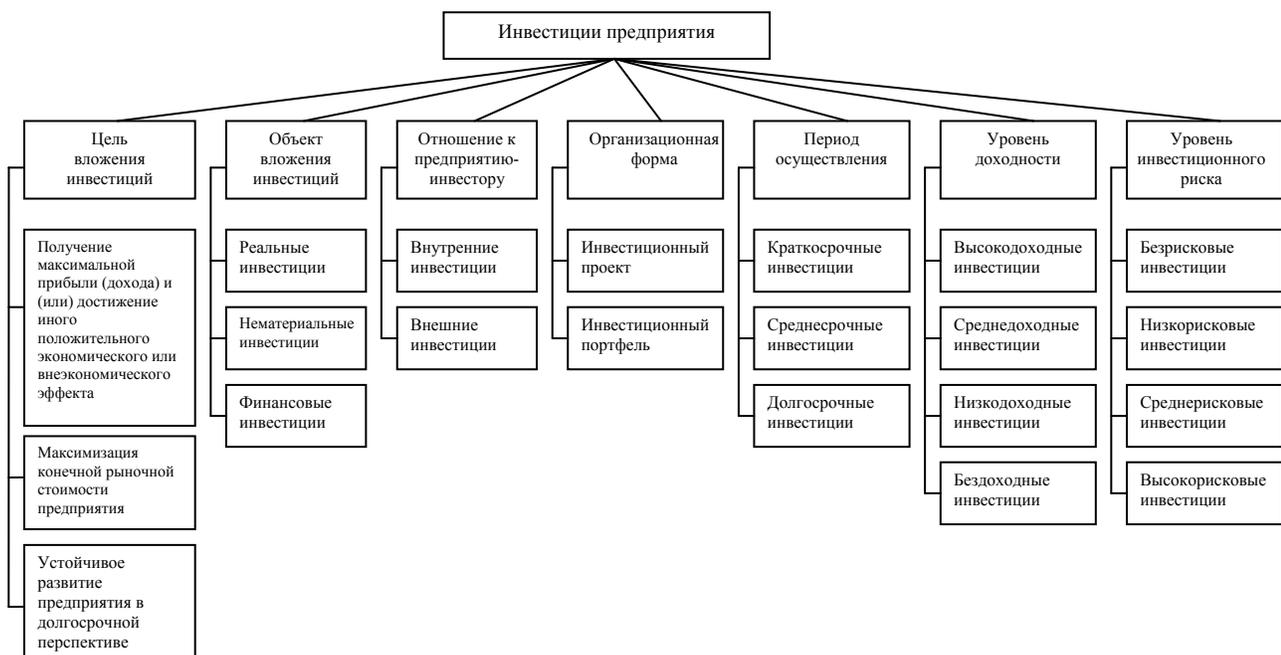


Рисунок 1. - Классификация видов инвестиций развития промышленного предприятия

Необходимо учитывать, что количество этапов инвестиционной деятельности может быть различно, однако сформированные и выстроенные в целом этапы образуют замкнутый, циклический процесс, в котором оценка эффективности и мониторинг могут приводить к корректировке целей, политики, стратегии и структуры самого инвестиционного портфеля.

Поэтому управление инвестиционной деятельностью предприятия - это системный процесс, включающий в себя взаимосвязанный комплекс процедур по организации и управлению, входящих в его состав элементов инвестиционной деятельности, базирующихся на системном представлении инвестиционных проектов, дающих синергетический эффект развития.

Систематизируя данное понятие, в рамках диссертационного исследования считаем, что механизм управления инвестиционной деятельностью - это совокупность организационно-экономических инструментов и методов, реализующих воздействие управляющего субъекта на объект управления (инвестиционный портфель, инвестиционная стратегия), обеспечивающих достижение установленных стратегических целей предприятия.

Управление инвестиционной деятельностью промышленного предприятия, непосредственно связано с формированием инвестиционного портфеля, включающего различные формы поиска и вложения инвестиционных активов, формируемых в рамках предприятия в виде различных инвестиционных проектов.

При этом инвестиционный портфель чаще всего рассматривается через призму «совокупности инвестиционных проектов». Однако в крупном производственном комплексе существует как множество активов требующих увеличений (роста) для более эффективного производства, так и множество потенциальных сфер приложения инвестиционных инструментов - от закупок до производства и системы сбыта. В этой связи, следует сформулировать еще один тип инвестиционного портфеля, который можно назвать интегрированным.

Таким образом, интегрированный инвестиционный портфель предприятия – это совокупность портфелей инвестиционных проектов по направлениям развития (профильных),

представляющих собой обособленную часть банка инвестиционных проектов, сформированных из логически или технологически связанных проектов реального и финансового инвестирования и структурированных в соответствии с установленными методами и критериями оценки проектов для реализации инвестиционной стратегии предприятия.

В качестве базовых инструментов механизма управления инвестиционным развитием в работе доопределены такие понятия как: банк инвестиционных проектов, портфель инвестиционных проектов по направлению развития (профильный портфель), интегрированный инвестиционный портфель, инвестиционная программа развития предприятия. Модель формирования интегрированного инвестиционного портфеля предприятия представлена на рисунке 2.

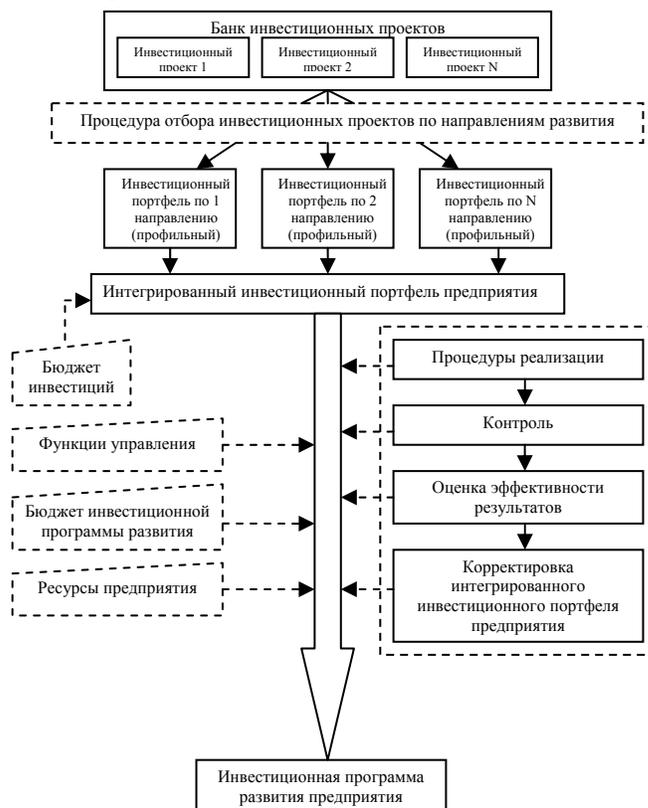


Рисунок 2. - Модель формирования интегрированного инвестиционного портфеля предприятия

Интегрированный инвестиционный портфель является элементом стратегии развития предприятия и обеспечивает реализацию наиболее эффективных системно связанных реальных инвестиционных проектов и финансовых инструментов среди множества существующих направлений развития.

В зависимости от объекта инвестирования, периода достижения стратегических целей, уровня эффективности проведена группировка возможных видов инвестиционных портфелей промышленного предприятия (рис.3).

Однако для каждого типа инвестиционного портфеля необходимо учитывать приоритетные направления развития, а также виды инвестирования при реализации стратегии. Тогда структура интегрированного инвестиционного портфеля должна включать следующие элементы (рис.4).



Рисунок 3. - Классификация инвестиционных портфелей промышленного предприятия

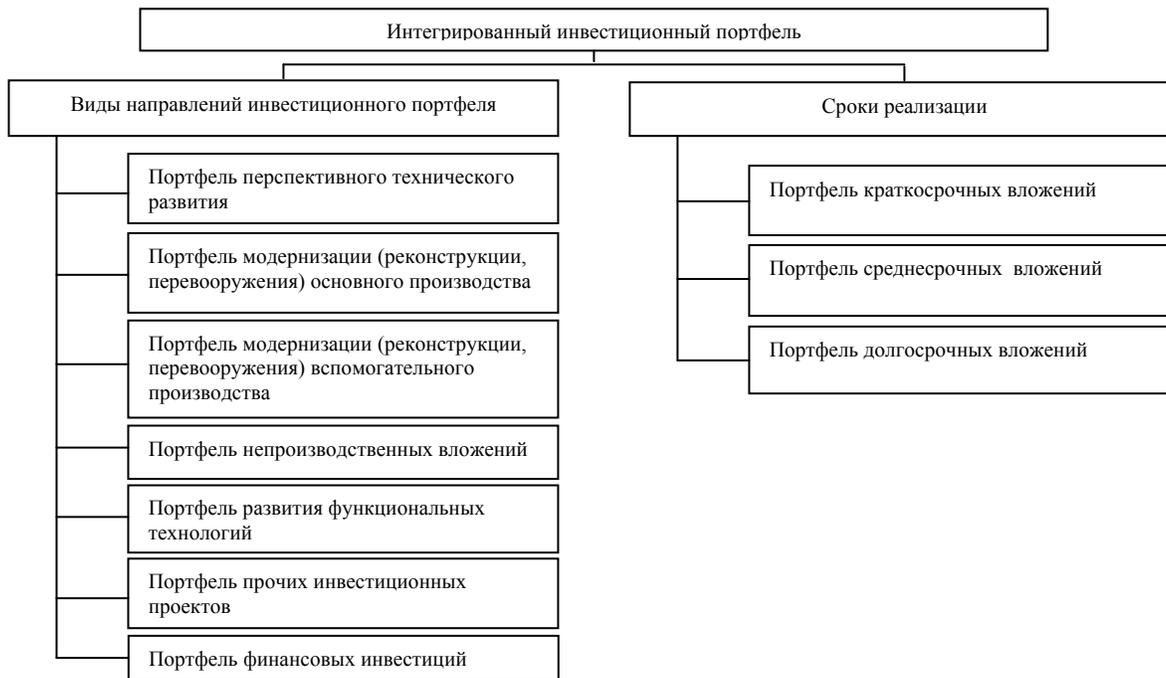


Рисунок 4. – Основные элементы интегрированного инвестиционного портфеля

На базе интегрированного инвестиционного портфеля предприятия формируется его стратегическая инвестиционная программа развития.

2. Сравнительные результаты и выводы по оценке существующих тенденций, определяющих направления инвестиционной деятельности по развитию автомобильной промышленности, сформулированы условия и ограничивающие факторы, проведена оценка эффективности инвестиционной деятельности ОАО «АВТОВАЗ».

Проведенный в работе анализ инвестиционных проектов по организации производства легковых автомобилей, планируемых к реализации на территории России, с участием ведущих мировых автопроизводителей в период 2008-2010 гг. позволил сделать следующие **ВЫВОДЫ**.

1. Минэкономразвития России поставило для себя цель подписать соглашения о работе в режиме промышленной сборки со всеми претендующими на это мировыми автопроизводителями до конца 2007 года.

2. Начиная с 2005 года, льготы данного режима получили 15 автопроизводителей (включая ведущие мировые концерны: «GM», «Ford», «Renault» и другие). Кроме того, право работать в режиме промышленной сборки, по-нашему мнению, еще могут получить как минимум семь компаний.

3. Увеличению продаж иностранных марок автомобилей в России будут способствовать новые производства, которые появятся на территории Российской Федерации до 2010 года, а именно, следующих компаний: «Toyota», «GM», «Nissan», «Suzuki», «Volkswagen», «PSA Peugeot Citroen».

4. Приход на российский автомобильный рынок таких крупных компаний как «Toyota», «GM», «Volkswagen», «Renault», «Nissan» открывает возможности для развития высоких технологий, создания новых моделей на базе новейших конструкторских разработок.

Кроме того, ОАО «АВТОВАЗ» стал первым производителем отечественных автомобилей, получившим льготы на импорт комплектующих. По-нашему мнению, ОАО «АВТОВАЗ» эти льготы понадобятся только для производства нового автомобиля класса «С», который придет на смену семейству автомобилей «ВАЗ-2110» и «ЛАДА ПРИОРА».

Проведенный анализ инвестиционной деятельности позволил сформировать сводный перечень инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территории России в период 2008-2010 гг. по созданию легковой автомобильной техники, с участием ведущих мировых автомобильных компаний, который представлен в таблице 1.

Результаты анализа планов иностранных компаний по созданию мощностей для производства легковых автомобилей в России к 2010 году, позволяют говорить об общем объеме производства автотранспортных средств в 2 млн. штук в год. При этом следует отметить, что для сборки иностранных моделей к 2010 году может быть создано всего лишь 17 тыс. новых рабочих мест.

Проведенный в работе анализ и оценка инвестиционного развития автомобильной промышленности России в период 2000-2007 гг. позволил сделать следующие выводы:

1. Существующих объемов инвестиций не достаточно для производства автомобильной техники на соответствующем техническом уровне для удовлетворения потребностей внутреннего рынка.

2. Заключенные федеральными органами исполнительной власти инвестиционные соглашения о реализации проектов по сборочному производству автомобильной техники оказали позитивное влияние на развитие производств автомобилей с участием зарубежных компаний, как в режиме свободных таможенных складов с особенностями правового регулирования, так и в режиме ввоза автокомпонентов для промышленной сборки с взиманием таможенных пошлин.

3. Отсутствие в рамках отрасли возможностей по осуществлению масштабных инвестиций со стороны предприятий традиционно осуществляющих производство отечественных автомобилей требует как финансовой поддержки со стороны государства, так и привлечения средств иностранных инвесторов. Опыт развития автомобильной промышленности в ряде стран мира показывает, что необходимым условием притока инвестиций из-за рубежа является более действенная концепция развития национальной автомобильной промышленности, чем в настоящее время существует в России.

Таблица 1. - Инвестиционные проекты по организации производства легковых автомобилей, планируемые к реализации на территории России, с участием ведущих мировых автопроизводителей в период 2008-2010 гг.

№	Инвестор	Режим сборки	Компания-разработчик автомобиля / Страна	Модель автомобиля	Основные характеристики проекта		
					Проектная мощность, тыс. шт. / сроки, год	Объем инвестиций, млн. долл.	Численность персонала, чел.
1	ООО "Тойота Мотор Мануфакчуриг Россия"	Постановление Правительства Российской Федерации №166	"Toyota" / Япония	Toyota Camry	50000 / декабрь 2007 г.	200	600
2	Ниссан Мотор Рус	Постановление Правительства Российской Федерации №166	"Nissan" / Япония	Nissan Teana и X-Trail	50000 / весна 2009 г.	200	750
3	Volkswagen	Постановление Правительства Российской Федерации №166	"Volkswagen" / Германия	Scoda Octavia A-5 и Fabia, Volkswagen 231, Passat, Jetta и Tiguan	150000 / 1 этап - ноябрь 2007 г. (40000), 2 этап - 2010 г.	1394 (1042 млн.евро)	3000
4	ООО "Дженерал Моторз Авто"	Постановление Правительства Российской Федерации №166	"Chevrolet" / США	Chevrolet Captiva и J300, Opel Antara и Astra	70000 / 1 этап - осень 2008 г., 2 этап - 2 квартал 2010 г.	300	900
5	Suzuki	Постановление Правительства Российской Федерации №166	"Suzuki" / Япония	Suzuki Grand Vitara (внедорожник)	100000 / 1 этап - конец 2009 г. (30000), 2 этап - 2012 г.	118 (3000 млн.руб.)	500
6	PSA Peugeot-Citroen	Постановление Правительства Российской Федерации №166	"PSA Peugeot-Citroen" / Франция	Peugeot 308 и Citroen C4	150000 / 1 этап - 2010 г. (75000)	401 (300 млн.евро)	2600
7	Hyundai	Постановление Правительства Российской Федерации №166	"Hyundai" / Южная Корея	Автомобили Hyundai класса С и SUV	150000 / 2010 г.	400	2500
8	Mitsubishi	Постановление Правительства Российской Федерации №166	"Mitsubishi" / Япония	Mitsubishi Lancer и Outlander	50000 / 2009 г.	150	800

4. Несмотря на то, что приход на российский автомобильный рынок ведущих мировых автомобильных компаний открывает возможности для развития высоких технологий, создания новых моделей на базе новейших конструкторских разработок, в настоящее время условия режима «промышленной сборки» не стимулируют зарубежных автопроизводителей к созданию в России высокотехнологичной компонентной базы и ставят отечественных автопроизводителей в неравные условия с иностранными концернами.

5. Главный отрицательный фактор для отечественного автомобилестроения состоит в том, что российские предприятия начали постепенно снимать с производства выпускаемые ими автомобили, все больше ориентируясь на возможности сборки иностранных моделей. В настоящее время сложилась ярко выраженная тенденция переориентации на выпуск иностранных легковых автомобилей в ОАО «ГАЗ», ОАО «ИжАвто», ОАО «ЗМА», ОАО «СЕАЗ».

В ходе анализа развития ОАО «АВТОВАЗ» выявлен комплекс проблем, влияющих на организацию и управление инвестиционной деятельностью.

Так, данные таблицы 2 подтверждают, что динамика изменения суммарного объема инвестиционного портфеля ОАО «АВТОВАЗ» в период 2002-2007 гг. характеризуется четко прослеживаемой тенденцией к снижению, которая началась в 2003 году. Суммарный объем инвестиционного портфеля ОАО «АВТОВАЗ» в период 2003-2007 гг. снизился на 1 034,76 млн. рублей (-10,85%) до уровня в 8 499,9 млн. рублей.

Таблица 2. - Основные направления инвестиционной деятельности ОАО «АВТОВАЗ» в период 2002-2007 гг., сформированные в виде инвестиционного портфеля, в млн. руб.

№	Направление инвестиций / инвестиционный портфель	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	Портфель инвестиционных проектов технического развития	5 039,96	6 855,27	6 310,07	6 818,00	6 587,34	6 618,52
2	Портфель инвестиционных проектов действующего производства	42,63	1 080,90	1 173,00	358,28	1 055,00	1 129,35
3	Портфель инвестиционных проектов непроизводственных вложений		1 052,56	1 079,53	190,68	160,34	263,78
4	Портфель инвестиционных проектов развития функциональных технологий	91,40	545,93	413,15	1 580,31	779,01	488,25
	ВСЕГО ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОРТФЕЛЬ	5 173,99	9 534,66	8 975,74	8 947,27	8 581,69	8 499,90

Проведенный в работе анализ позволил выделить факторы, повлиявшие на развитие ОАО «АВТОВАЗ» в области инвестиционной деятельности, в частности:

- часть инвестиционных задач, заявленных подразделениями-инициаторами в инвестиционный портфель, суммарный объем которого в 2002 году составлял 5 173, 99 млн. рублей (на 64% меньше, чем в 2007 г.), в целом не отвечала базовым принципам проектного финансирования и основывалась на ресурсном подходе, а именно: отсутствовали технико-экономические обоснования, на основе которых проводится бизнес-оценка проекта и соответствующие графики выполнения работ;
- планирование деятельности осуществлялось «от ресурсов», а не «от задач»;
- бюджет инвестиций ОАО «АВТОВАЗ» утверждался в условиях отсутствия инвестиционной политики, инвестиционной программы, инвестиционного портфеля;
- имело место распределение бюджетных средств по подразделениям, по

которым на момент формирования бюджета инвестиций отсутствовали проекты, и уже в течение года под выделение средства (ресурсы) определялись проекты, задачи, требующие финансирования;

- необоснованно изменялся бюджет инвестиций ОАО «АВТОВАЗ».

В результате проведенного анализа, среди основных причин проведения изменений выделены следующие:

- разделение функций по формированию бюджета между структурными подразделениями ОАО «АВТОВАЗ»;

- «ресурсный» подход к формированию бюджета инвестиций в планирующих службах привел к тому, что безосновательно менялись показатели собственных источников в части затрат, включенных в план производства и смету затрат без привязки к проектам, задачам;

- отсутствие комплексного стратегического планирования приводило к постоянной актуализации графиков внедрения в течение года;

- отсутствие утвержденной инвестиционной политики, окончательно сформированной инвестиционной программы и инвестиционного портфеля.

Основным результатом деятельности ОАО «АВТОВАЗ», на наш взгляд, можно считать постепенное снижение объемов финансирования реальных инвестиционных проектов.

Выявлена слабая взаимосвязь между уже реализуемыми и планируемыми к реализации инвестиционными проектами по модернизации оборудования основного и вспомогательного производства (в основном - закупка оборудования по импорту) со стратегическими целями и планами ОАО «АВТОВАЗ».

Оценка организационного механизма и внутренних регуляторов показала, что в ОАО «АВТОВАЗ», кроме сформулированных «на бумаге» стратегических целей и задекларированной Концепции стратегии развития до 2012 года, отсутствует четкий план развития компании на ближайшие 5 лет. Причем в разрез указанным целям развития, реальная величина затрат на погашение процентов по ранее полученным кредитам и займам увеличилась к 2008 году до уровня 2 920 млн. рублей, т.е. с 2002 года – в 9,88 раза, с 2003 года – в 2,93 раза.

3. Механизм формирования и управления рациональной структурой интегрированного инвестиционного портфеля на базе многокритериального выбора параметров связанных проектов развития ОАО «АВТОВАЗ».

Проведенный системный анализ позволил выявить следующие возможные базовые направления совершенствования:

- изменение организационно-экономической структуры предприятия на всех уровнях в рамках управления инвестиционной деятельностью;

- формирование рациональной структуры интегрированного инвестиционного портфеля ОАО «АВТОВАЗ», в частности портфеля инвестиционных проектов технического развития ОАО «АВТОВАЗ» (профильного), являющегося основой перспективного технического развития предприятия в долгосрочном периоде.

При этом определены основные требования к указанным выше направлениям, которыми являются:

- цели, задачи, функции согласованные по направлениям технического развития, перевооружения, реконструкции, модернизации и т.д.;

- структура интегрированного инвестиционного портфеля ОАО «АВТОВАЗ», в том числе профильного портфеля инвестиционных проектов технического развития

ОАО «АВТОВАЗ», обеспечивающая устойчивое развитие предприятия.

Устойчивое развитие – это процесс изменений, в котором эксплуатация ресурсов, направление инвестиций, ориентация научно-технического развития и институциональные изменения согласованы друг с другом и укрепляют нынешний и будущий потенциал для удовлетворения человеческих потребностей и устремлений.

Основной задачей формирования интегрированного инвестиционного портфеля является получение такого портфеля, структура которого характеризуется оптимальным набором связанных проектов, осуществление которых обеспечило бы эффективную реализацию инвестиционной программы развития в соответствии со стратегическими планами предприятия. Для этого необходима процедура выбора эффективной структуры интегрированного инвестиционного портфеля предприятия.

При этом должны учитываться как приоритеты деятельности, определяемые инвестиционной стратегией, так и ограничения инвестиционной деятельности, вытекающие из текущего финансово-экономического состояния предприятия. Таким образом, в работе предложена расширенная модель организации инвестиционного процесса ОАО «АВТОВАЗ», которая представлена на рисунке 5.

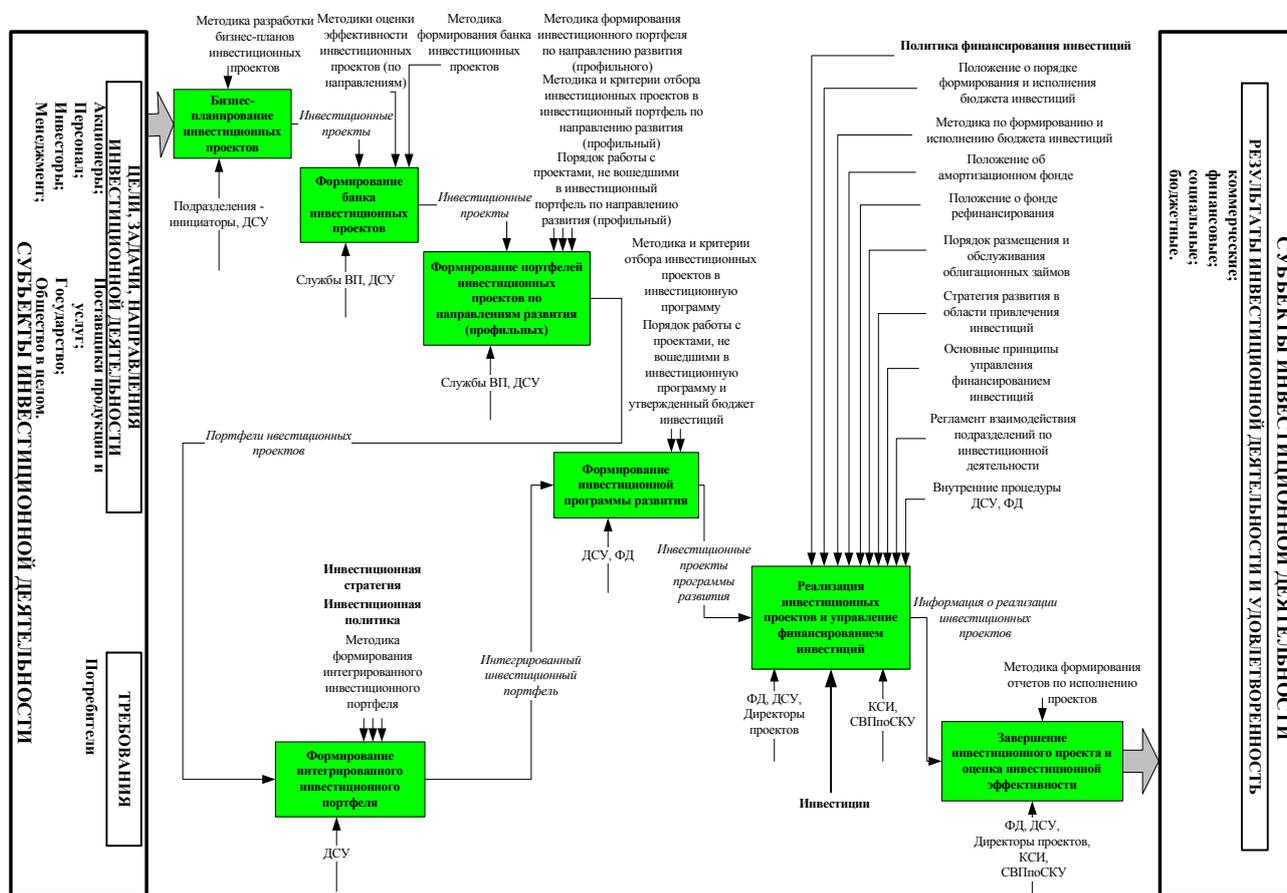


Рисунок 5. - Расширенная модель организации инвестиционного процесса ОАО «АВТОВАЗ»

В соответствии с требованиями, предъявляемыми к отбору проектов для формирования инвестиционного портфеля крупного производственного комплекса автомобилестроения, на первом этапе разработана общая модель организации процесса формирования интегрированного инвестиционного портфеля ОАО «АВТОВАЗ».

В соответствии предлагаемой расширенной моделью организации процесса формирования интегрированного инвестиционного портфеля ОАО «АВТОВАЗ»,

которая представлена на рисунке 6, процесс формирования интегрированного инвестиционного портфеля состоит из трех основных подпроцессов:

- экспертная оценка бизнес-плана проекта банка инвестиционных проектов, осуществляемая в соответствии с предлагаемой методикой формирования рациональной структуры интегрированного инвестиционного портфеля крупного производственного комплекса;
- включение инвестиционного проекта в инвестиционный портфель по направлению развития (профильный);
- формирование интегрированного инвестиционного портфеля на основе профильных инвестиционных портфелей по направлениям развития.

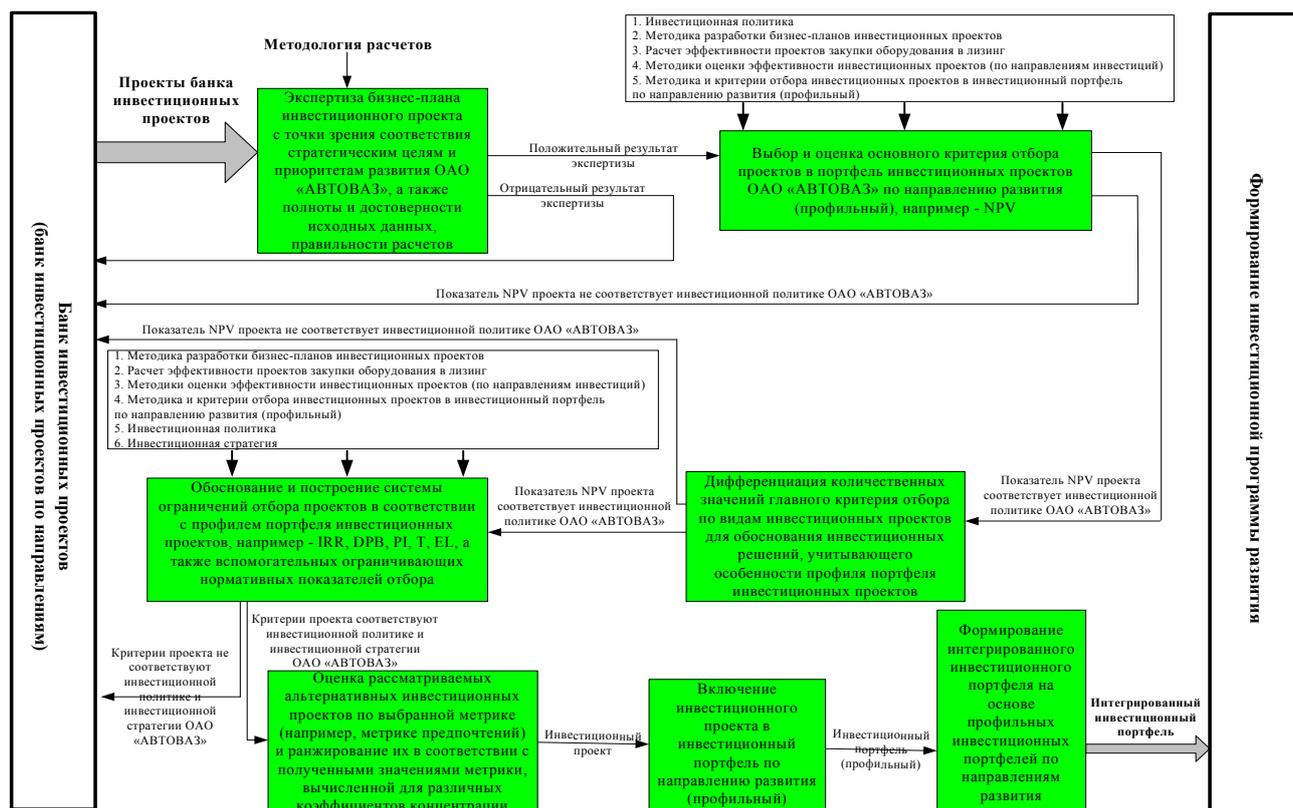


Рисунок 6. - Расширенная модель организации процесса формирования интегрированного инвестиционного портфеля ОАО «АВТОВАЗ»

Система ограничений отбора проектов детализирует обоснование инвестиционных решений в процессе формирования интегрированного инвестиционного портфеля крупного производственного комплекса. В работе предложена сводная форма документа «Критерии отбора инвестиционных проектов в интегрированный инвестиционный портфель ОАО «АВТОВАЗ». На основе сводной формы документа, в диссертации также сформированы значения критериев и ограничивающие нормативные показатели отбора инвестиционных проектов в интегрированный инвестиционный портфель, а также портфель инвестиционных проектов технического развития и портфель инвестиционных проектов действующего производства ОАО «АВТОВАЗ».

Таким образом, задача выбора инвестиционных проектов представляет собой многокритериальную задачу. Выбор более предпочтительного инвестиционного проекта разработки нового силового агрегата для базового автомобиля класса «С» модельного ряда 2010-2016 гг. осуществлен по методу «смещенного идеала» между

представленными вариантами развития:

1) проект строительства нового завода и разработки силовых агрегатов со стороны ОАО «АВТОВАЗ» (А1);

2) проект приобретения завода по производству силовых агрегатов за рубежом со стороны ОАО «АВТОВАЗ» (А2);

3) проект создания совместного предприятия по производству силовых агрегатов с иностранным партнером для ОАО «АВТОВАЗ» (А3).

На первом этапе сформированы критериальные ограничения и инвестиционные проекты, удовлетворяющие им, представлены в виде допустимого множества альтернатив. Отличие данных критериальных ограничений от сформированных критериев отбора инвестиционных проектов в портфель инвестиционных проектов технического развития ОАО «АВТОВАЗ» обусловлено необходимостью более детального рассмотрения анализируемых вариантов развития, с точки зрения достижения установленных целевых показателей розничной цены новых автомобилей и себестоимости разрабатываемых силовых агрегатов. Результаты представлены в таблице 3.

Таблица 3. - Показатели, характеризующие реализацию инвестиционных проектов, направленных на создание нового силового агрегата для базового автомобиля класса «С» модельного ряда 2010-2016 гг.

№ п/п	Показатели	Единица измерения	Варианты		
			А1	А2	А3
1	Розничная цена автомобиля k_1	долл.	12 000	12 000	12 000
2	Отпускная цена автомобиля k_2	долл.	11 215	11 215	11 215
3	Оптовая цена автомобиля k_3	долл.	9 418	9 418	9 418
4	Средняя рентабельность производства автомобилей k_4	долл.	948	548	1 069
5	Средняя себестоимость СА для нового автомобиля класса «С» k_5	долл.	1 744	2 258	1 702
6	Средняя оптовая цена СА для нового автомобиля класса «С» k_6	долл.	1 918	2 393	1 872
7	Величина инвестиций со стороны ОАО «АВТОВАЗ» k_7	млн. долл.	1 000	550	618
8	Срок начала реализации проекта k_8	год	2011	2010	2010

Решая данную многокритериальную задачу, получаем матрицу результатов, которая представлена в таблице 4.

Таблица 4. - Матрица расстояний при различных коэффициентах концентрации p

Коэффициент концентрации метрики	Значения меры расстояния		
	Y1	Y2	Y3
$p=1$	0,4085	0,3333	0,7764
$p=2$	0,5965	0,5774	0,8670
$p=4$	0,7243	0,7598	0,9189

Таким образом, проект создания совместного предприятия по производству силовых агрегатов с иностранным партнером для ОАО «АВТОВАЗ» (А3) является более предпочтительным по сформированным в работе критериальным ограничениям для включения в портфель инвестиционных проектов технического развития ОАО «АВТОВАЗ».

4. Рекомендации по совершенствованию нормативных регуляторов, регламентирующих на региональном и федеральном уровне механизм поддержки национальной автомобильной промышленности.

Совершенствование внешних механизмов, влияющих на эффективность развития крупного производственного комплекса, является одним из факторов, способных повысить конкурентоспособность отечественных предприятий отрасли.

Проведенный в работе анализ позволил выявить проблемы (в том числе неравные условия конкуренции на внутреннем рынке для иностранной импортной техники и отечественных производителей), которые требуют изменений в проведении государственной политики в отношении отечественного автомобилестроения. Это позволило сформулировать комплекс мер по направлениям совершенствования, основные из которых приведены ниже:

1. В целях оказания дополнительной государственной поддержки развитию производства отечественных легковых автомобилей, необходимо принять решение по использованию реструктуризированной задолженности предприятий отрасли перед федеральным и региональным бюджетами для инвестиционной деятельности. Возможны следующие варианты:

а) конвертация задолженности в государственные инвестиции (целевую субсидию);

б) конвертация задолженности в акции предприятия.

2. Необходимо рассмотреть возможность компенсации (субсидирования) со стороны государства кредитной ставки (обеспечение снижения стоимости кредитных ресурсов до 4-5%) на кредиты, выдаваемые коммерческими банками Российской Федерации на срок свыше 6 лет для реализации проектов в автомобилестроении и производстве комплектующих на основе подготовленных бизнес-планов инвестиционных проектов.

3. Необходимы также следующие меры:

- предоставление государственных гарантий для инвестиций со стороны зарубежных и отечественных инвесторов, открывающих новые предприятия по производству автомобильных комплектующих или осуществляющих реконструкцию существующих предприятий с переходом на выпуск продукции, отвечающей мировым стандартам (критерием соответствия мировым стандартам может являться наличие контракта на поставку комплектующих для зарубежного производителя автомобилей в России);

- предоставление займов через уполномоченные государственные банки для проектов, реализуемых в особо приоритетных инвестиционных областях – в автомобилестроении, производстве автомобильных комплектующих. Контроль над целевым использованием средств и реализацией проекта может осуществлять Минэкономразвития России и/или государственный банк, выдавший кредит. Срок возврата кредита должен составлять 6-7 лет;

- снижение до нуля ввозных таможенных пошлин на импорт дорогостоящего технологического оборудования и оснастки для автомобильной промышленности, аналоги которого не производятся в России;

- внесение изменений в совместный приказ Минэкономразвития России, Минпромэнерго России, Минфина России от 15 апреля 2005 года № 73/81/58н «О порядке, определяющем понятие «промышленная сборка» и устанавливающим применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств, их узлов и

агрегатов»;

- внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 13 декабря 2005 года № 757 «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» с целью предоставления дополнительных налоговых льгот производителям комплектующих, опережающим выполнение требований по локализации.

4. Необходима компенсация затрат на НИОКР, осуществляемых отечественными автомобилестроительными предприятиями.

5. Совершенствование контроля со стороны государства за обоснованностью роста тарифов естественных монополий.

6. Ускорение разработки и принятия ряда нормативно-правовых актов в области технического регулирования и обеспечение их реализации в промышленности.

7. Дополнение Программы разработки технических регламентов, утвержденной Правительством Российской Федерации 6 ноября 2004 года № 1421-р, позволяющей учесть требования безопасности по всему жизненному циклу изделий автомобильной техники, от конструкции до утилизации.

8. Необходимо предусмотреть для отечественных предприятий автомобилестроения льготы по налогам на закупку по импорту лицензий, а также инжиниринговых услуг для освоения комплектующих изделий.

Основные результаты и выводы

1. В работе проведена систематизация категорий, определяющих понятие «интегрированный инвестиционный портфель» в виде инструментального обеспечения устойчивого развития предприятия в долгосрочной перспективе.

2. В ходе исследования получены сравнительные результаты и выводы по оценке существующих тенденций, определяющих направления инвестиционной деятельности по развитию автомобильной промышленности, сформулированы условия и ограничивающие факторы, проведена оценка эффективности инвестиционной деятельности ОАО «АВТОВАЗ».

3. Разработан механизм формирования и управления рациональной структурой интегрированного инвестиционного портфеля на базе многокритериального выбора параметров связанных проектов развития ОАО «АВТОВАЗ».

4. Сформулированы рекомендации по совершенствованию нормативных регуляторов, регламентирующих на региональном и федеральном уровне механизм поддержки национальной автомобильной промышленности.

По теме диссертационного исследования опубликованы следующие работы:
статьи в научных изданиях, рекомендованных ВАК:

1. Васильев, П.В. Направления государственной поддержки по развитию автомобильной промышленности России в условиях ВТО [Текст] / П.В. Васильев. Вестник ИНЖЭКОНА. Сер. «Экономика». Вып. 2 (15), 2007. – СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2007. – с. 382-387 (0,62 п.л.).

2. Васильев, П.В. Совершенствование механизма управления инвестиционной деятельностью на предприятии автомобильной промышленности [Текст] / П.В. Васильев. Вестник ИНЖЭКОНА. Сер. «Экономика». Вып. 4 (17), 2007. - СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2007. - с. 392-395. (0,51 п.л.).

другие публикации:

3. Васильев, П.В. Анализ модели организации инвестиционного процесса ОАО «АВТОВАЗ» [Текст] / П.В. Васильев. Вестник Волжского университета им. В.Н.Татищева. Сер. «Экономика». Вып. 8. - Тольятти: ВУиТ, 2004. – с. 44-52 (0,53 п.л.).

4. Васильев, П.В. Совершенствование системы стимулирования инвестиционной деятельности в ОАО «АВТОВАЗ» [Текст] / П.В. Васильев. Материалы Международной научной конференции «Татищевские чтения: актуальные проблемы науки и практики». - Тольятти: ВУиТ, 2004. – с. 168-174 (0,36 п.л.).

5. Васильев, П.В. Структура инвестиционного портфеля модульного производства в автомобилестроении [Текст] / П.В. Васильев. Материалы Международной научной конференции «Татищевские чтения: актуальные проблемы науки и практики». – Тольятти: ВУиТ, 2005. – с. 165-169 (0,24 п.л.).

6. Васильев, П.В. Анализ инвестиций в развитие предприятий автомобильной промышленности России [Текст] / П.В. Васильев. Материалы Международной научной конференции «Татищевские чтения: актуальные проблемы науки и практики». – Тольятти: ВУиТ, 2006. – с. 27-34 (0,42 п.л.).

7. Васильев, П.В. Анализ инвестиционного потенциала предприятий автомобильной промышленности России [Текст] / П.В. Васильев. Системный анализ в проектировании и управлении: Труды X Международной научно-практической конференции. – СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2006. – с. 135-140 (0,38 п.л.).

8. Васильев, П.В. Анализ влияния системы стратегического управления на деятельность автомобилестроительной компании [Текст] / П.В. Васильев. Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. Сер. «Экономика». Вып. 13. – Тольятти: ВУиТ, 2007. – с. 243-253 (0,64 п.л.).

9. Васильев, П.В. Анализ состояния автомобильной промышленности России и тенденций развития легкового автомобилестроения до 2010 года [Текст] / П.В. Васильев. Материалы V юбилейной Международной научной конференции «Татищевские чтения: актуальные проблемы науки и практики». – Тольятти: ВУиТ, 2008. – с. 83-98 (0,94 п.л.).

Подписано в печать 23.05.2008г.
Формат 60×84 1/16. Бумага офсетная
Тираж 100 экз. Заказ № 132

Самарский государственный аэрокосмический университет имени академика С.П. Королева