

Лилёв Николай Николаевич

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ
ФОРМИРОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ
ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА**

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание учёной степени
кандидата экономических наук

Работа выполнена на кафедре Экономики и общего менеджмента
НЧОУ ВО «Московский институт экономики, политики и права»

Научный руководитель: **Макущенко Людмила Викторовна**, доктор экономических наук, профессор кафедры Экономики и общего менеджмента НЧОУ ВО «Московский институт экономики, политики и права»

Официальные оппоненты: **Лебедев Никита Андреевич**, доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник ФГБУН Института экономики Российской академии наук

Пономарёва Светлана Васильевна, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и управления промышленным производством ФГБОУ ВО «Пермский национальный исследовательский политехнический университет»

Ведущая организация: **ФГБУН Центральный экономико-математический институт Российской академии наук**

Защита состоится «29» ноября 2018 года в «12-00» часов на заседании диссертационного совета Д.002.138.02, созданного на базе Федерального государственного бюджетного учреждения науки Института проблем рынка Российской академии наук (ФГБУН ИПР РАН) по адресу: 117418, г. Москва, Нахимовский проспект, 47, ауд.520.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте ФГБУН ИПР РАН по адресу: <http://www.ipr-ras.ru>

Автореферат разослан «_____» _____ 2018 г.

Учёный секретарь
диссертационного совета,

К.Э.Н., доцент



С.Н. Сайфиева

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В современных условиях всё более возрастает роль и значение инвестиционной политики, проводимой предприятиями машиностроения.

Во-первых, инвестиционная политика предприятий машиностроительного комплекса выступает сложной, взаимосвязанной и взаимообусловленной совокупностью деятельности, направленная на их дальнейшее развитие, получение положительных эффектов от инвестиционных вложений.

Инвестиционная политика нацелена на создание условий по оптимизации инвестиционных ресурсов, на рациональное сочетание разнообразных финансовых источников, на достижение существенных интегральных показателей эффективности инвестиционных проектов, и в общей сложности - на экономически выверенную эскалацию производства.

Во-вторых, создать условия для устойчивого роста предприятий машиностроительного комплекса невозможно без устранения запаздывания инвестиционного развития, что способствовало бы укреплению отрасли. При этом первостепенную важность для удовлетворения потребности государства и бизнеса в современной машиностроительной продукции имеет инвестиционная политика.

Безусловно, экономический кризис и последовавшие за ним санкции против нашей страны усугубили ситуацию, затруднили привлечение инвестиций. Сегодня требуются меры, направленные на стабилизацию инвестиционной составляющей и снижение инвестиционных рисков, что решит задачи по внедрению нового оборудования и технологий, повысит ликвидность вкладываемых финансовых ресурсов в предприятия машиностроительного комплекса. На достижение этих целей направлен Комплексный план действий Правительства России на период до 2025 года ¹. Поставлены задачи, направленные на дальнейшее развитие специализации и повышение конкурентоспособности продукции ².

В-третьих, при организации инвестиционной политики предприятиями машиностроительного комплекса должен учитываться ряд принципиальных условий, в частности, периодические изменения инвестиционной конъюнктуры, неустойчивая инвестиционная активность предприятий, вызванная кризисными проявлениями в экономике и т.п.

Интенсифицировать инвестиционную деятельность предприятий машиностроительного комплекса возможно путём проведения общей согласованной инвестиционной политики на макро - и микроуровне; это

¹ Из выступления председателя правительства Российской Федерации Д.А.Медведева на пленарном заседании Российского инвестиционного форума «Сочи-2017» 27 февраля 2017 года // www.government.ru/news/26566.

² Доклад о целях и задачах Минпромторга России на 2017 год и основных результатах деятельности за 2016 год. Вступительное слово Министра промышленности и торговли РФ. С.7. // minpromtorg.gov.ru

даст возможность проработать отдельные направления технико-технологической активизации машиностроительных предприятий, создать базу для качественного выбора направленности инвестиционных вложений и распределения финансовых потоков путём использования имеющегося потенциала и их ресурсных инвестиционных возможностей.

В этом аспекте ожидается, что импульс инвестиционной деятельности в машиностроительном комплексе придадут и положения «Прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года», в рамках которого планируется в ближайший период запустить инвестиционные проекты, что диктуется потребностями экономики страны. В частности, согласно прогнозу, ожидается инвестиционный рост в машиностроении, который в 2030 году может достигнуть 10%, а инвестиции в основной капитал предприятий машиностроения возрастут к 2030 году в 6-8 раз ³.

Изложенное определило выбор темы и направленность диссертационного исследования.

Степень изученности и разработанности темы исследования. Следует отметить, что теоретические и практические вопросы темы работы в научной литературе освещены широко.

Значительный вклад в осмысление теоретических и практических вопросов инвестиционной и промышленной политики внесли известные отечественные экономисты Л.И. Абалкин, С.Ю. Глазьев, Н.Я. Петраков, В.А. Цветков и др.⁴

Инвестиционная тематика нашла отражение в работах Е.С. Губанова, Л.А. Егоровой, Н.М. Зиновьевой, А.И. Ильиной, Е.В. Караниной и др.⁵

При выполнении диссертации использовались труды известных учёных, которые концентрируются на изучении определённых аспектов темы исследования. В частности, управление отечественными региональными промышленными комплексами на основе привлечения иностранных инвестиций с точки зрения обеспечения национальных российских интересов

³ Прогноз социально-экономического развития РФ на период до 2030 г. - М., 2013. - С. 130-131.

⁴ См.: Абалкин Л.И. Инвестиционная политика: программа на завтра // Инвестиции в России, 1996, № 9; Глазьев С.Ю. Рывок в будущее. Россия в новом технологическом и мирохозяйственном укладах. - М., 2018; Петраков Н.Я. Трансформация отношений собственности и модернизация подходов к инвестиционной политике // Избранные работы в 2-х томах. Т.1. М.; СПб.: Нестор - История, 2012; Цветков В.А. и др. Состояние российской промышленности в разрезе общемировых тенденций развития // Промышленная политика в РФ. - 2007. - № 4.

⁵ См.: Егорова, Л.А. Формирование инвестиционной политики предприятия. Армавир, 2016; Зиновьева Н.М. Инвестиционная политика предприятий как инструмент эффективного управления. Старый Оскол, 2016; Ильина, А.И. и др. Экономика предприятия. М.: Новое знание, 2003; Губанов Е.С. Выбор и обоснование инвестиционных приоритетов в экономике. Вологда: ВНКЦ РАН, 2012; Каранина Е.В. Инвестиционная политика: многоуровневые аспекты формирования и эффективной реализации. Киров, 2013.

анализировали Е.Л. Логинов и В.К. Лукин ⁶.

Вопросы инвестирования и меры по привлечению инвестиций в реальный сектор экономики рассматривались А.Ф. Мудрецовым⁷.

Зарубежный опыт формирования инвестиционной политики в экономической системе предприятия исследовал А.А. Хачатурян ⁸.

Вместе с тем, несмотря на то, что вопросы, связанные с развитием предприятий машиностроительного комплекса оказываются в центре внимания исследователей, без необходимого внимания остаются отдельные аспекты разработки организационно-экономического механизма инвестиционной политики машиностроительных предприятий.

Цель исследования является решение научной задачи, заключающейся в оценке текущего состояния инвестиционной политики предприятий машиностроения, разработке и обосновании на этой основе практических рекомендаций, направленных на получение положительных эффектов от реализации организационно-экономического механизма формирования инвестиционной политики с целью повышения конкурентоспособности предприятий машиностроительного комплекса.

Поставленная цель предопределила постановку и решение следующих **задач**:

- обобщить научные взгляды на управление инвестиционной политикой; уточнить сущность, задачи и содержание инвестиционной политики;
- выявить основные источники финансового обеспечения инвестиционной деятельности предприятия машиностроительного комплекса;
- предложить организационно-экономический механизм формирования инвестиционной политики, позволяющий повысить эффективность машиностроительных предприятий, создавать базу для качественной концентрации инвестиционных вложений и их распределения путём использования имеющегося потенциала и ресурсных инвестиционных возможностей;
- разработать методику оценки инновационного проекта машиностроительного предприятия;
- предложить алгоритм реализации инвестиционной политики машиностроительного предприятия.

Объект исследования - предприятие машиностроительного комплекса Московской области, проявляющее инвестиционную активность, выпускающее различные виды специализированной продукции.

⁶ Логинов Е.Л., Лукин В.К. Управление экономическим развитием региона на основе использования иностранных инвестиций. Краснодар, 1999.

⁷ Мудрецов. А.Ф. и др. Проблемы инвестирования экономики России //Теория и практика институциональных преобразований в России. Сб. науч. трудов. Вып. 37. - М.: ЦЭМИ РАН. - 2016.- С.161-165.

⁸ Хачатурян А.А. Зарубежный опыт формирования инвестиционной политики в экономической системе предприятия // В сб.: Инновационное развитие общества: условия, противоречия, приоритеты. Материалы X научной конференции - М., 2014. - С.243-247.

Предмет исследования – экономические отношения, реализуемые при разработке организационно-экономического механизма, проявляемые в период формирования инвестиционной политики предприятий машиностроительного комплекса.

Теоретико-методологической основой исследования выступают экономические категории, принципы и закономерности; оно опирается на положения теории управления инвестиционной политикой и управления предприятиями.

Автором использованы общенаучные и частные методы анализа; труды отечественных и зарубежных учёных, монографии и курсы лекций, материалы периодической печати, законодательные и нормативные акты, статистические сведения.

Область исследования соответствует требованиям п. 1.1.20 – «Состояние и перспективы развития отраслей машиностроительного, топливно-энергетического и металлургического комплексов» в рамках специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (промышленность) согласно паспорту специальностей Высшей аттестационной комиссии РФ (экономические науки).

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что теоретические исследования, имеющиеся по данной проблеме, дополнены оценкой состояния и разработанными рекомендациями, касающимися развития предприятий машиностроительного комплекса с учётом многоаспектного влияния организационно-экономического механизма на формирование инвестиционной политики машиностроительных предприятий.

Научная новизна предлагаемых к защите результатов характеризуется следующими позициями:

- на основе обобщения научных точек зрения на управление инвестициями *уточнено и дополнено* определение инвестиционной политики субъектов машиностроительного комплекса, что даёт возможность наиболее полно описать место и роль инвестиционной политики в системе экономических отношений;

- *доказана* потребность предприятий машиностроительного комплекса в инвестициях в условиях ограниченности финансовых ресурсов; обосновано положение, что в настоящий период венчурный капитал наряду с краудфандингом и краудинвестингом, более чем иные источники инвестиций дают возможность активизировать инновационную активность предприятия машиностроительного комплекса, сохранить присутствие на рынке; *установлено*, что следует ожидать поэтапного роста краудинвестинга и краудфандинга, при том, что рост будет обусловлен и изменением роли инструментов инвестирования машиностроительного комплекса. Инвестирование позволит обновлять устаревшие основные средства, реструктуризировать организационную структуру предприятий, повышать эффективность управления;

- *разработан организационно-экономический механизм формирования*

инвестиционной политики на предприятиях машиностроительного комплекса, структура которого включает следующие характеристики: взаимосвязанность субъектов, функций, методов и технологии управления инвестиционной политикой, цели хозяйственной деятельности, что обеспечит текущее управление деятельностью предприятия;

- *предложена методика* оценки инновационного проекта, использование которой позволит планировать, разрабатывать и осуществлять инвестирование, рационально распределять финансовые ресурсы машиностроительных предприятий между их текущей деятельностью и основными капиталовложениями; оценивать уровень финансовых рисков по особо крупным проектам; выбирать наиболее приемлемую стратегию привлечения средств для субсидирования инвестиционно-инновационной деятельности; определять эффективность того или иного проекта в сравнении с различными вариантами конкретных проектов;

- *предложен алгоритм* реализации инвестиционной политики машиностроительного предприятия, характерной особенностью которого является определение уровня инвестиционного потенциала за счёт содержательного управления его инвестиционными источниками.

Теоретическая и практическая значимость диссертационной работы определяется актуальностью темы, системным подходом к исследованию избранной проблематики, возможностью развития теоретических положений и выводов, которые могут быть взяты за основу для совершенствования инвестиционной политики в системе управления предприятиями машиностроительного комплекса.

Использование основных выводов и идей, отражённых в работе, позволит:

- усилить практику управления инвестиционной политикой предприятий машиностроительного комплекса;

- развить учебный процесс по дисциплинам «Управление инвестициями», «Инвестиционный анализ», «Управление предприятиями» в высших учебных заведениях, разработку рабочих программ учебных дисциплин и учебных пособий, отражающих основную направленность темы.

Достоверность положений, выводов и рекомендаций, содержащихся в работе, подтверждается обоснованным применением научного инструментария, корректным применением достоверной информации; использованием достижений экономической науки в вопросах инвестиционной деятельности предприятий.

Апробация и реализация результатов работы. Отдельные положения диссертации докладывались на международной научно-практической конференции «СНГ: внутренние и внешние драйверы экономического роста» (Москва, 29 апреля 2016 года), а также на научно-практической конференции (Москва, 30 декабря 2016 года).

Положения диссертационной работы отражены в 5-ти статьях в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ общим

объёмом 2,5 п.л. (личный вклад – 2,5 п.л.) и 7-ми публикациях в изданиях, тезисов докладов и сборниках докладов на научных конференциях общим объёмом 3,1 п.л. Общий объём авторских публикаций составил 5,6 п.л.

Отдельные положения диссертации апробированы в деятельности машиностроительного предприятия, а также в учебном процессе НЧОУ ВО «Московский институт экономики, политики и права».

Структура диссертационной работы полностью отражает предмет, цель, поставленные задачи, логику исследования. Текст состоит из трёх глав, 9-ти параграфов, введения, заключения, списка используемой литературы.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1. Инвестиционная политика в системе экономических отношений: теоретические составляющие

1.1. Инвестиционная политика предприятий машиностроительного комплекса: типология и составляющие

1.2. Основные направления финансового обеспечения инвестиционного процесса на предприятиях машиностроительного комплекса

1.3. Характер инвестиционной политики предприятий машиностроительного комплекса

ГЛАВА 2. Методические подходы к формированию организационно - экономического механизма инвестиционной политики предприятий машиностроительного комплекса

2. 1. Содержание и структура организационно-экономического механизма инвестиционной политики предприятий машиностроительного комплекса

2.2. Методическая основа оценки инвестиционной привлекательности предприятий машиностроительного комплекса

2.3. Роль источников инвестирования предприятий машиностроения

ГЛАВА 3. Совершенствование инвестиционной деятельности предприятий машиностроительного комплекса

3.1. Методика оценки эффективности инвестиций машиностроительных предприятий

3.2. Формирование модели организационно-экономического механизма инвестиционной деятельности предприятий машиностроительного комплекса

3.3. Создание условий по совершенствованию инвестиционной политики предприятий машиностроения

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

II. ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

В рамках первого научного положения конкретизированы теоретические положения реализации инвестиционной политикой, что позволило *уточнить и дополнить* определение инвестиционной политики.

Ретроспективный обзор отечественных научных источников, включающих вопросы проведения инвестиционной политики предприятий машиностроительного комплекса, в частности, показал, что искомая проблематика находится в развитии, охватывая достаточно широкий горизонт мнений.

Вопросы инвестиционной политики рассматривали Дж. Доунс ⁹, Д. Стоун ¹⁰ и др. Вместе с тем, с точки зрения темы исследования автором диссертации предложены подходы к трактовке категории «инвестиционная политика», предлагаемые отечественными исследователями. Обобщив, в частности, научные взгляды на управление инвестиционной политикой Н.М. Зиновьевой ¹¹, Л.А. Егоровой ¹², Е.С. Губановым ¹³, А.И. Ильиной ¹⁴ и др., нами выделен обширный спектр дефиниции «инвестиционная политика». Это говорит о том, что основополагающей, фиксированной её формулировки не сложилось.

Предложено следующее определение инвестиционной политики: это сложная, взаимообусловленная совокупность деятельности по выбору наиболее выгодных инвестиций для осуществления производственного процесса, направленного на формирование позитивного инвестиционного климата, реализацию инвестиционной стратегии машиностроительных предприятий с целью повышения инвестиционного потенциала для получения положительных эффектов от инвестиционных вложений.

Сделан вывод, что инвестиционная политика выступает ведущим определяющим фактором повышения эффективности разнообразных инвестиционных ресурсов, достижения существенных интегральных показателей эффективности инвестиционных проектов.

С этой точки зрения, практическая направленность инвестиционной политики машиностроительных предприятий требует, как обозначения приоритетов в процессе формирования инвестиционной политики, так и акцентирования внимания на приоритетах инвестирования в машиностроительные предприятия, обозначенных ниже (рис. 1).

⁹ Доунс, Дж. Финансово-инвестиционный словарь. Пер. с англ. - М.: Инфра-М., 1997.

¹⁰ Стоун, Д., Хитчимг, К. Бухгалтерский учёт и финансовый анализ. – СПб., 1994.

¹¹ Зиновьева, Н.М. Инвестиционная политика горнорудных предприятий как инструмент эффективного управления. Монография. Старый Оскол, 2016. С. 39.

¹² Егорова, Л.А. Формирование инвестиционной политики предприятия». Армавир, 2016. С. 7.

¹³ Губанов, Е.С. Выбор и обоснование инвестиционных приоритетов в экономике. Вологда: ВНКЦ РАН, 2012.

¹⁴ Ильина, А.И. и др. Экономика предприятия. М.: Новое знание, 2003.

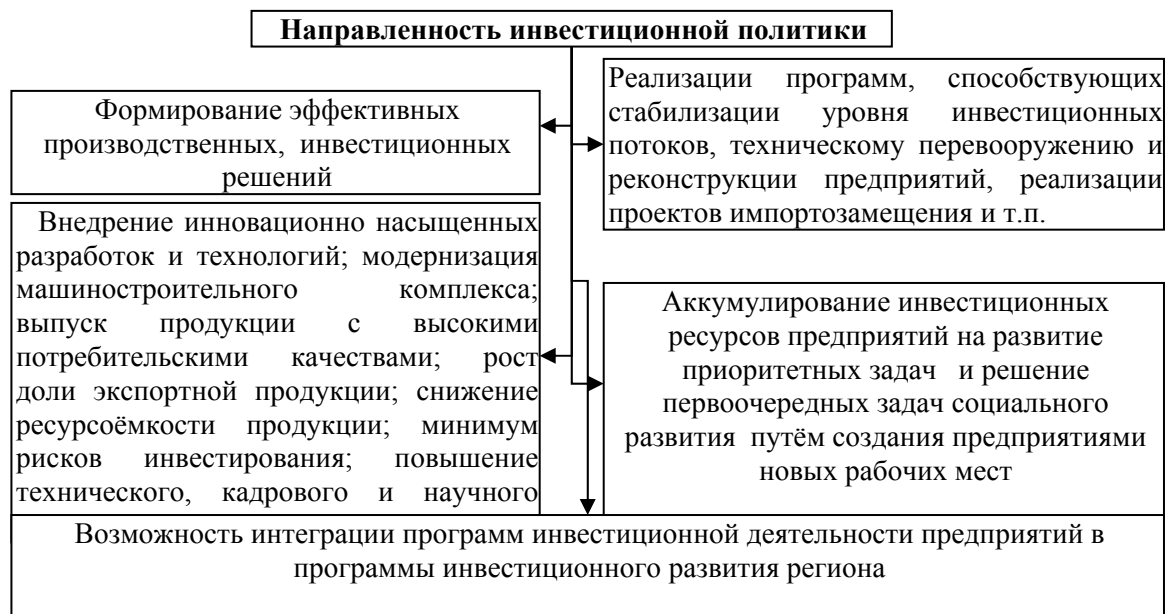


Рис 1. Направленность инвестиционной политики машиностроительных предприятий

Подчёркивается, что в рамках означенной направленности при выработке и воплощении инвестиционной политики, предприятиям после анализа инвестиционной деятельности в среднесрочном периоде, целесообразно предусмотреть выбор типа инвестиционной политики: консервативный, с минимумом рисков; умеренный, со средним уровнем доходности; агрессивный, со стремлением к максимальному уровню доходности); формировать инвестиционную политику в отраслевом разрезе для снижения рисков, что позволит предусмотреть сферу инвестиционной деятельности; увязать между собой её основные направления.

Изучение темы также показало, что «Концепция формирования Государственной комплексной программы развития машиностроения России на период до 2020 года» направлена на достижение более высокого уровня развития предприятий машиностроительного комплекса, определяет машиностроение как базовую отрасль, являющуюся основой развития технологического ядра промышленности страны ¹⁵.

В рамках второго научного положения обоснована потребность машиностроительного предприятия в инвестициях в условиях ограниченности финансовых ресурсов.

Предложено использовать сравнительно новые и весьма перспективные для предприятий машиностроения источники инвестирования - краудинвестинг и краудфандинг, что предполагает получение инвесторами доли в акционерном капитале предприятия через краудинвестинговые платформы, либо путём объединения финансовых ресурсов широкой группой добровольцев (инвесторов) как правило, через медийное пространство для прозрачной реализации масштабных

¹⁵ Концепция формирования Государственной комплексной программы развития машиностроения России на период до 2020 года [Электронный ресурс] // <http://www.soyzmash.ru>

инвестиционных идей.

Подчёркивается, что оба этих направления весьма перспективны и должны развиваться на предприятиях машиностроительного комплекса в соответствии с современными реалиями.

Как отмечено, в рамках инвестиционного процесса следует использовать и такие источники инвестирования как самофинансирование (привлечение исключительно собственных финансовых ресурсов предприятий). В этом ряду как не менее важный инвестиционный источник на машиностроительных предприятиях может быть использовано кредитное инвестирование, особенно при реализации проектов, имеющих непродолжительные сроки реализации, но высокий уровень прибыли.

Популярным инвестиционным источником можно назвать *долевое финансирование*, что подразумевает одновременное привлечение финансовых средств от нескольких источников, что даёт возможность значительно повысить финансовую эффективность деятельности предприятий, в том числе и за счёт операционного левириджа (вид лизинга).

К отдельному виду прямых инвестиционных вложений отнесены венчурные инвестиции - средства, размещённые в новые проекты с высоким уровнем риска для извлечения высокой прибыли. В частности, это венчурные инвестиции в проекты развития новых видов машиностроительной продукции, технологий.

Сделан вывод, что в настоящий период краудинвестинг и краудфандинг более, чем иные источники инвестиций могут активизировать инновационную активность предприятий машиностроительного комплекса.

В рамках результата третьего научного положения предложено содержание организационно-экономического механизма инвестиционной политики предприятия машиностроительного комплекса.

Инвестиционная деятельность предприятий машиностроительного комплекса как составная часть инвестиционной политики состоит и в получении новых видов продукции, решениях организационно-технической, экономической, социальной направленности для получения необходимых результатов от этой деятельности, для чего важно использовать организационно-экономический механизм, направленный, в том числе, и на формирование инвестиционной политики предприятий машиностроительного комплекса.

Инвестиционная деятельность предприятий машиностроительного комплекса, с одной стороны, финансируется из федеральных источников, что обеспечивает структурную перестройку, сохранение и развитие производственного и непроизводственного потенциала и т.п., что не может быть реализовано без инвестиционного обеспечения.

С другой стороны, немаловажная роль отводится привлечению частных инвестиций на долгосрочный период.

Современный экономический словарь объясняет «механизм» как некую совокупность направленного воздействия¹⁶, что, как представляется,

¹⁶ Стародубцева Е.Б. и др. Современный экономический словарь. 6-е изд. - М.: ИНФРА-М. - М., 2014.

включает некие действия, порядок устройства, или какие-либо явления.

К толкованию категории «организационно-экономический механизм» обращались отечественные и зарубежные исследователи. В частности, А.О. Егорова в организационно-экономическом механизме предприятий машиностроения видит совокупность системных элементов, отражающих действия по планированию, анализу, разработке и реализации конкурентной стратегии предприятия¹⁷.

Организационно-экономический механизм как комплекс экономических отношений, складывающихся в процессе формирования финансовых ресурсов, исследовали А.А. Горин, М.В. Миллер и другие учёные¹⁸.

В этом контексте организационно-экономический механизм инвестиционной политики предприятий машиностроения видится как совокупность составляющих (инструментов, методов, способов, процедур, правил) управления инвестиционной деятельностью в целях производства машиностроительной продукции, внедрения новых технологий, видов продукции, организационно-технических решений, иных итогов работы предприятия. Структура организационно - экономического механизма *формирования* инвестиционной политики предприятий машиностроения представлена на рис. 2.

¹⁷ Егорова А.О. Формирование организационно-экономического механизма разработки и реализации конкурентной стратегии предприятий машиностроения // Автореферат диссертации на соискание уч. степени канд. экон. наук. Нижний Новгород, 2013. С.10.

¹⁸ Горин А.А. Финансовый механизм управления инвестициями в корпорациях энергетического машиностроения // Автореферат диссертации на соискание уч. степени канд. экон. наук. СПб., 2015. С.8; Миллер М.В. Финансовый механизм развития коммерческой организации // Автореферат диссертации на соискание уч. степени канд. экон. наук. Саратов, 2006. С.9.

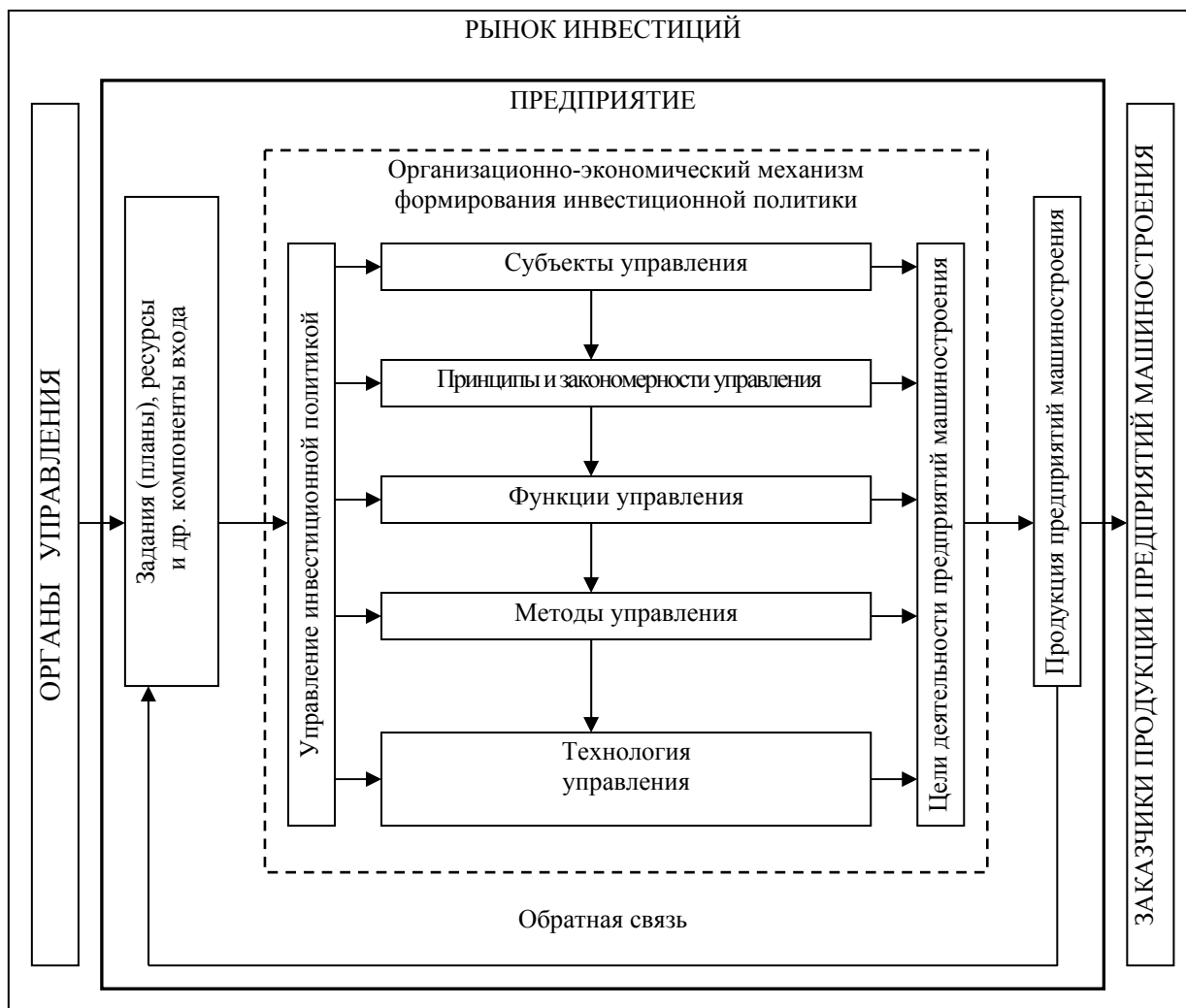


Рис. 2. Структура организационно-экономического механизма формирования инвестиционной политики машиностроительных предприятий

Анализ проблемы позволяет выделить движущие факторы, формирующие инвестиционную политику предприятий машиностроения. К ним следует отнести, прежде всего, воздействие на инвестиционный климат предприятий машиностроения, которое обеспечивает методический, стратегический и рыночный инструментарий в их взаимодействии.

В частности, Министерство промышленности и торговли РФ проводит обоснование программ развития продукции машиностроительных предприятий, осуществляет поддержку машиностроительной отрасли в целом¹⁹.

Если говорить о функциях организационно - экономического механизма формирования инвестиционной политики, то они представлены на рисунке 3.

¹⁹ См.: например, «Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года». Минэкономразвития РФ. - М., 2013.

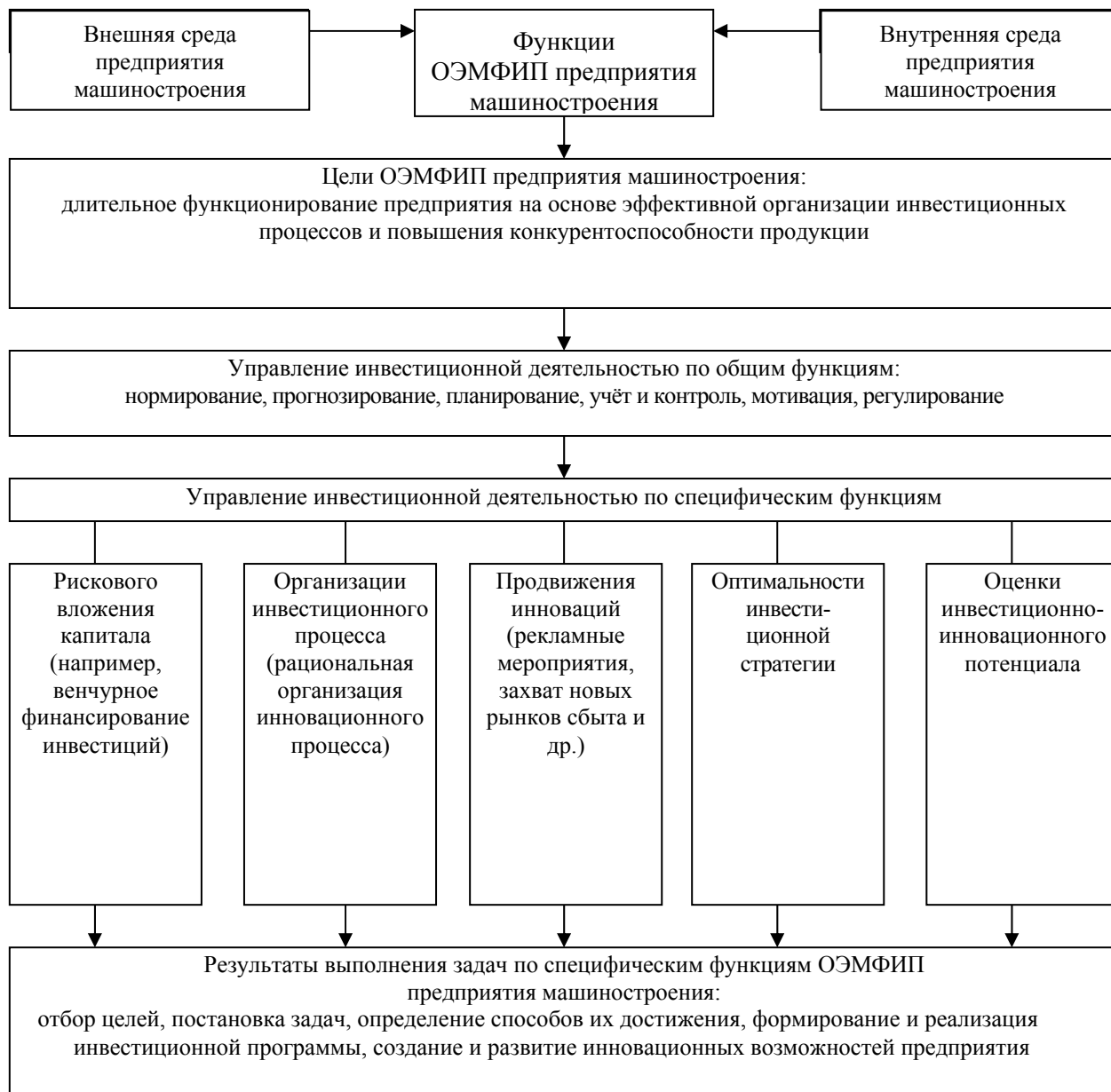


Рис. 3. Функции организационно-экономического механизма формирования инновационной политики предприятий машиностроения

Как составная часть инвестиционной политики, инвестиционная деятельность предприятий машиностроительного комплекса проводится с помощью различных методов, выступающих как совокупность способов и приёмов для организации их производственной деятельности. Классифицируя методы, можно аккумулировать их в три группы: административные, экономические и правовые. Как правило, методы работают, взаимно дополняя друг друга, способствуют реализации собственной стратегии предприятия, росту конкурентоспособности и устойчивости.

Как видим, налицо объединение административных, экономических и правовых методов.

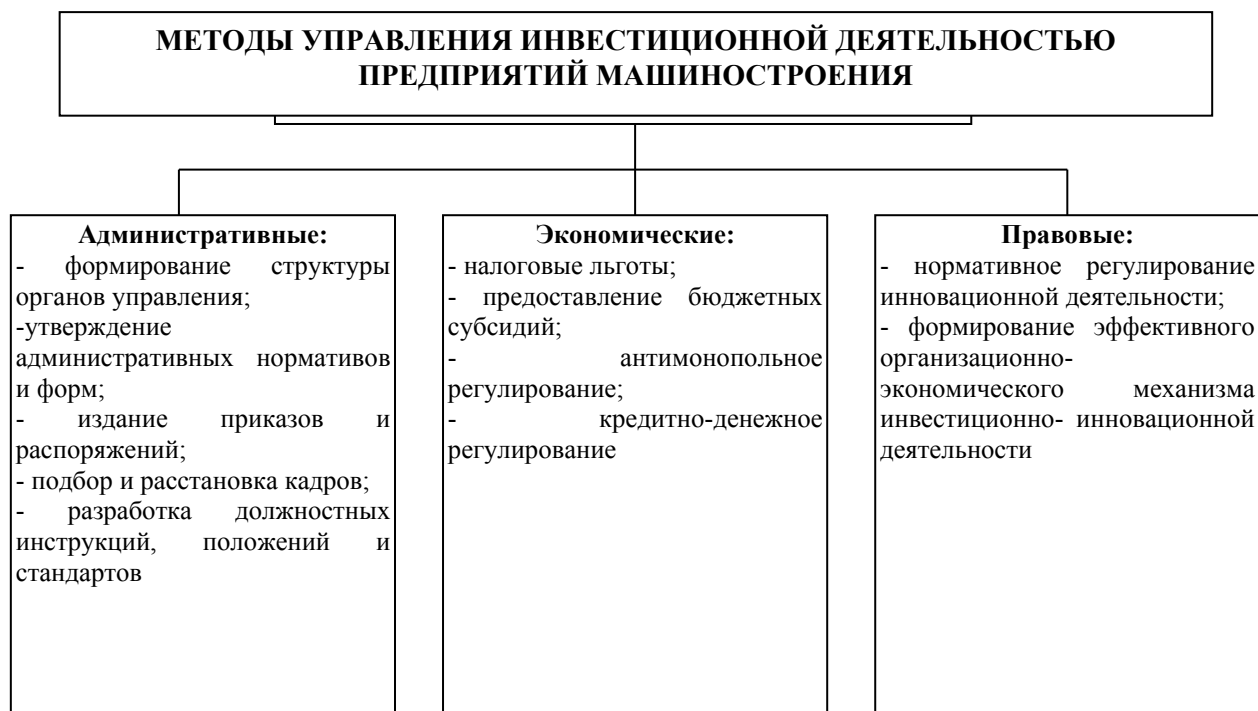


Рис. 4. Методы управления инвестиционной деятельностью предприятий машиностроительного комплекса

Можно сделать вывод, что организационно-экономический механизм инвестиционной политики предприятий машиностроительного комплекса представляет собой существенный инструмент, содействующий проведению инвестиционной политики, обеспечивающий эффективное планирование и выполнение инвестиционных проектов.

В рамках результата четвёртого научного положения предложен инвестиционный проект обновления ассортимента выпускаемой продукции.

Расчётные варианты оценки экономической эффективности новых видов выпускаемой продукции предложены на примере 3-х проектов, содержащихся в инвестиционном плане предприятия на среднесрочный период (в частности, предлагаемый инвестиционный проект рассчитан на 6 лет).

Расчёт эффективности инвестиционных проектов определяется Методическими рекомендациями ²⁰. Данная методика предлагает главными инвестиционными источниками, прежде всего, внешние средства. При внедрении инвестиционных проектов могут быть привлечены и другие виды инвестиций, особенно на заключительных этапах.

С принятием инвестиционного проекта, машиностроительные предприятия не изменят общих условий распорядка своей деятельности, которые к тому же могут быть связаны с инвестиционными рисками по реальному проекту. Используя рисковую составляющую, аналогичными ограничениями для расчёта стоимости капитала можно пренебречь.

Рассчитаны возможные альтернативные варианты оценки

²⁰ Инструкция № ВК 477 от 21.06.99 г.

экономической эффективности инвестиционного проекта.

Проект 1. Внедрение новой технологии производства резиновых смесей. Имеющаяся на предприятии лабораторная и производственная база даёт возможность выпускать широкую линейку резиновых смесей и резиново-технических изделий. В состав структуры производства включены вулканизационные прессы с габаритами плит от 300 x 300 до 1200 x 1200 мм., неформовые высоко наполненные и высоковязкие резиново-технические изделия, выпускаемые на машинах МЧХ 32 и 90.

Проект 2. Выпуск резинотехнических изделий. С использованием современной производственной базы, осуществляется выпуск широкого ассортимента резинотехнических изделий, которые применяются в машиностроении в гидравлическом и пневматическом оборудовании. Предприятие, в частности, изготавливает грязесъёмники, уплотнители торцевые и т.п. изделия.

Этот вид уплотнителей, а также составляющие их детали (плунжеры, штоки, поршни) применяется для защиты внутренних полостей пневмо- и гидроцилиндров от разного рода внешних загрязнений, например, таких как песок, грязь, влага, химические вещества и т.д.

Грязесъёмники являются наиболее востребованными деталями – они используются в большом количестве в пневматических и гидравлических устройствах. Рабочая среда грязесъёмников, это различные жидкости и масла. Грязесъёмники проявляют устойчивость при механических воздействиях на них, надёжно и стабильно работают во всевозможных условиях. В условиях, определяемых конструктивными особенностями, они способны пропускать из гидросистемы и обратно весьма тонкую масляную плёнку, либо блокировать её полностью. Данные уплотнители выпускаются двунаправленного и однонаправленного действия. Они применяются в различных промышленных отраслях, в частности, на автомобильном транспорте, в строительной технике, в разного рода промышленном оборудовании.

Уплотнительные элементы могут быть изготовлены на заказ по представленным чертежам.

Проект 3. Производство автодеталей. Автодетали (кронштейны, стойки, радиаторы, стойки, платы и т.п.) должны выпускаться серийно и по индивидуальным заказам в основном на кривошипных прессах.

При производстве используются как металлические сплавы, так и различные материалы. В частности, кузовные детали изготавливают с использованием специальных штампов. Качество изделий соответствует чертежам и мастер - моделям.

Производство производят с использованием математического моделирования, что гарантирует высокое качество исполнения, показатели прочности надёжности в эксплуатации. Обобщим данные для расчёта чистой дисконтированной цены инвестиционных проектов в таблице.

Табл. 1. Чистая дисконтированная стоимость проекта (NPV) , включая структуру капитала

Год	Инвестиционные и операционные финансовые потоки в данный период (Ct), тыс. руб.	Инвестиционные денежные потоки периода (Ft), тыс. руб.	Заёмные средства в общей сумме капитала (d), %	Коэффициент дисконтирования средств предприятия (Г1)	Коэффициент дисконтирования заёмных финансовых средств (Г2)	Ставка налога на прибыль, % (s)	Стоимость капитала предприятия, доля % (ek)	Стоимость заёмного капитала, доля % (et)
Проект 1								
1	0,00	-74 679,64	75,25	0,08628	0,49477	24,00	34,92	65,11
2	23 182,57	- 33 920,08	29,10	0,24775	0,49477	24,00	34,95	65,12
3	61 256,63	0,00	29,10	0,24775	0,49477	24,00	34,95	65,12
4	99 968,63	0,00	29,10	0,24775	0,49477	24,00	34,95	65,12
5	137 542,24	0,00	29,10	0,24775	0,49477	24,00	34,95	65,12
6	151 334,79	0,00	29,10	0,24775	0,49477	24,00	34,95	65,12
Проект 2								
1	101 762,00	-172 736,00	80,00	0,04005	0,55987	30,00	20,01	79,97
2	127 223,00	126 223,00	80,00	0,04005	0,55987	30,00	20,01	79,97
3	122 091,00	122 091,00	80,00	0,04005	0,55987	30,00	20,01	79,97
4	117 459,00	117 459,00	80,00	0,04005	0,55987	30,00	20,01	79,97
5	116 582,00	116 582,00	80,00	0,04005	0,55987	30,00	20,01	79,97
Проект 3								
Направление 1								
1	2 548,87	2 100,00	50,00	0,2600	0,3700	24,00	50,00	50,00
2	2 548,87	2 100,00	50,00	0,2600	0,3700	24,00	50,00	50,00
3	2 547,23	1 206,55	50,00	0,2600	0,3700	24,00	50,00	50,00
Направление 2								
1	1 503,30	2 100,00	50,00	0,2600	0,3700	24,00	50,00	50,00
2	1 503,30	2 100,00	50,00	0,2600	0,3700	24,00	50,00	50,00
3	1 217,18	1 206,55	50,00	0,2600	0,3700	24,00	50,00	50,00

Одно из главных условий осуществления инвестиционных проектов - наличие положительного сальдо на каждом этапе расчётов. В случае, когда на каком-то этапе реальное сальдо инвестиций будет отрицательным, это говорит о том, что тот или иной проект в такой конфигурации выполнен быть не может безотносительно имеющихся интегральных показателей рентабельности. Между тем, когда имеющиеся показатели рентабельности приобретают высокие значения, то все предложенные проекты могут быть реализованы.

Табл. 2. Оценка эффективности инвестиционных проектов, включая структуру привлекаемых инвестиций

Год	Ct	Ft	d (%)	s	ek	et	R1	R2	Ct/(1+r1)^t	Ft/(1+r2)^t	NPV
Проект 1											
1	0	-75 679,68	75, 4	24	34, 8	65, 3	0,08 5	0,48	0	- 50 792,08	
2	24 183,59	- 32 919,07	30. 0	24	34, 8	65, 3	0,23	0,48	15 476,87	- 14 827,21	
3	62 257,63	0	30. 0	24	34, 8	65, 3	0,23	0,48	31 877,39	0	
4	99 964,65	0	30. 0	24	34, 8	65, 3	0,23	0,48	40 946,94	0	
5	138 542,24	0	30. 0	24	34, 8	65, 3	0,23	0,48	45 397,19	0	
6	151332, 76	0	30. 0	24	34. 8	65, 3	0,23	0,48	39 409,12	0	
									173 117,51	- 65 619,29	107 398,22
Проект 2											
1	100 762,00	- 171 738,00	80. 00	30	20, 01	79, 97	0,04 005	0,55 987	96 886,51	-110 086,83	
2	126 223,00	126 223,00	80. 00	30	20, 01	79, 97	0,04 005	0,55 987	116 697,42	51 864,97	
3	123 094,00	123 094,00	80. 00	30	20, 01	79, 97	0,04 005	0,55 987	109 427,35	32 422,23	
4	116 457,00	116 457,00	80. 00	30	20, 01	79, 97	0,04 005	0,55 987	99 549,78	19 664,97	
5	115 584,00	115 584,00	80. 00	30	20, 01	79, 97	0,04 005	0,55 987	95 000,82	12 511,38	
									517 561,88	6 376,72	523 938,60
Проект 3											
Направление 1											
1	2 546,85	2 100,00	50. 00	24	50. 00	50. 00	0,25 0	0,37	2 037,32	1 448,27	
2	2 546,85	2 100,00	50. 00	24	50. 00	50. 00	0,25 0	0,37	1 631,65	1 049,21	
3	2 546,85	1 106,55	50. 00	24	50. 00	50. 00	0,25 0	0,37	1 302,65	422,05	
									4 971,62	2 919,53	7 891,15
Направление 2											
1	1 503,31	2 100,00	50. 00	24	50. 00	50. 00	0,25 0	0,37	1 202,85	1 448,27	
2	1 503,31	2 100,00	50. 00	24	50. 00	50. 00	0,25 0	0,37	960,49	1 049,19	
3	1 219,15	1 106,55	50. 00	24	50. 00	50. 00	0,25 0	0,37	623,23	422,07	

		2 786,57	2 919,53	5 706,10	
--	--	-------------	----------	-------------	--

Зачастую дополнительные вложения для инвестирования новых проектов может изменить уровень финансового риска машиностроительных предприятий. Этот показатель колеблется как от внутренних условий, определяющих деятельность машиностроительных предприятий, так и от показателей состояния финансового рынка. Так, изменение процентных ставок приводит к изменению необходимой акционерам нормы прибыли на объём инвестиций, что, конечно же, не может не оказать влияния на величину стоимости капитала.

Вместе с тем, неконкретность предполагаемых инвестиций выступает одной из ключевых проблем при расчётах рентабельности инвестиционных проектов и при подборе дисконтной скидки. Но в ряде случаев риски при оценке инвестирования игнорируются. Тогда риски рассматриваются интуитивно, а результаты принимают вид конкретных оценок.

Табл. 3. Оценка эффективности инвестиционных проектов, включая заёмные средства и уровень риска

Го д	Ct	Ft	d (%)	s	ek	et	к	R1	R2	Ct/(1+r1 +)^t	Ft/(1+r 2)^t	NPV
Проект 1												
1	0	-75 677,63	75, 5	24	34, 8	65, 2	0,1 1	0, 20	0,4 8	0,00	- 50 792,07	
2	24 183,59	-32 921,05	30	24	34, 8	65, 2	0,1 1	0, 36	0,4 8	13 267,92	- 14 829,21	
3	62 257,63	0	30	24	34, 8	65, 2	0,1 1	0, 36	0,4 8	25 302,73	0,00	
4	99 967,63	0	30	24	34, 8	65, 2	0,1 1	0, 36	0,4 8	30 097,48	0,00	
5	138 542,24	0	30	24	34, 8	65, 2	0,1 1	0, 36	0,4 8	30 897,58	0,00	
6	150 334,79	0	30	24	34, 8	65, 2	0,1 1	0, 36	0,4 8	24 835,43	0,00	
										124 401,14	- 65 621,28	58 780,86
Проект 2												
1	100 762,00	-171 736,00	80. 0	30	20, 03	79, 97	0,1 0	0, 15	0,5 60	88 387,61	- 110 086,83	
2	126 223,00	126 223,00	80. 0	30	20, 03	79, 97	0,1 0	0, 15	0,5 60	97 122,95	51 865,95	
3	123 093,00	123 093,00	80. 0	30	20, 03	79, 97	0,1 0	0, 15	0,5 60	83 083,58	32 423,22	
4	116 459,00	116 459,00	80. 0	30	20, 03	79, 97	0,1 0	0, 15	0,5 60	68 952,49	19 663,97	
5	115 584,00	115 584,00	80. 0	30	20, 03	79, 97	0,1 0	0, 15	0,5 60	60 030,18	12 510,37	
										397 576,81	6 376,68	403 953,49
Проект 3												
Направления 1												
1	2 546,85	2 100,00	50. 0	24	50. 00	50. 00	0,1 0	0, 37	0,3 7	1 887,32	1 448,27	
2	2 546,85	2 100,00	50. 0	24	50. 00	50. 00	0,1 0	0, 37	0,3 7	1 398,03	1 051,23	
3	2 546,85	1 106,55	50. 0	24	50. 00	50. 00	0,1 0	0, 37	0,3 7	1 034,91	422,07	
										4 320,26	2 921,57	7 241,83
Направление 2												
1	1 503,31	2 100,00	50. 0	24	50. 00	50. 00	0,1 0	0, 37	0,3 7	1 114,83	1 448,29	
2	1 503,31	2 100,00	50. 0	24	50. 00	50. 00	0,1 0	0, 37	0,3 7	825,32	1 049,23	
3	1 219,15	1 106,55	50. 0	24	50. 00	50. 00	0,1 0	0, 37	0,3 7	496,54	422,08	

	2 436,69	² 919,60	⁵ 356,29	
--	----------	------------------------	------------------------	--

Таким образом, необходимые финансовые решения, имеющие определяющее значение для машиностроительного предприятия, как показывает анализ, носят, как правило, длительный характер и могут быть связаны с альтернативой инвестиционных проектов. Подобный выбор основан на расчёте прогнозных величин приведенного чистого эффекта. Качественный уровень расчёта будет зависеть от достоверности прогнозов денежных поступлений и уровня, задаваемого менеджером приемлемой величины эффективности инвестиций.

Учитывать возможные показатели риска в рассматриваемых проектах необходимо с поправкой на коэффициент дисконтирования – основной параметр проекта. И чем больше объём дисконта, тем ниже будет стоимость ожидаемых денежных поступлений, т.е. поправка на коэффициент дисконтирования может воздействовать на объём прибыли, заложенной в проекте.

В ситуации, когда при прогнозировании финансовых потоков проявляется неопределенность, ценность проекта с точки зрения инвестора, как правило, снижается, поэтому проекты с высоким уровнем риска включают более высокую дисконтную ставку. Следовательно, при расчёте коэффициента дисконтирования необходимо добавлять премию за риск. Каждое предприятие машиностроительного комплекса индивидуально устанавливает для себя конкретно допустимый уровень риска. Решающим признаком при этом могут стать сведения, касающиеся выполнения подобных инвестиционных проектов (табл. 3).

Таким образом, инвестиции, направленные на обновление ассортимента выпускаемой продукции, обеспечат рентабельность проекта, что гарантирует высокую окупаемость.

Со своей стороны, обновление ассортимента обеспечит впоследствии машиностроительному заводу покрытие затрат за счёт увеличения денежных потоков от хозяйственной деятельности, получение прибыли, и тем самым, реализация инвестиционного проекта будет достигнута.

В рамках пятого научного положения предложен алгоритм стратегии инвестиционного развития машиностроительного предприятия.

В диссертации отмечено, что использование алгоритма даст возможность выявить факторы, которые могут повлиять на реализацию инвестиционного проекта.

Для отбора показателей необходимо из всей их совокупности отобрать те, которые в большей мере повлияют на возможность сбалансированного участия машиностроительного предприятия в инвестиционном проекте. При этом исключаются показатели, не имеющие тесной связи с объёмом инвестиций, т.к. они практически не оказывают влияния на возможности участия в проекте.

Моделирование показателя сбалансированности сводится к трём этапам.

Первый этап включает расчёт денежного потока машиностроительного предприятия Адп за период реализации проекта:

$$A_{ДП} = \sum_{t=1}^T (ДП_t^{опер} - C_t^{опер}) * a_t^{опер} + \sum_{t=1}^T (ДП_t^{фин} - C_t^{фин}) * a_t^{фин} - И_0, \text{ где}$$

$t = 1, T$ - период реализации проекта;

$ДП_t^{опер}$ - операционное инвестирование по проекту в период времени t ;

$ДП_t^{фин}$ - финансовое инвестирование в период времени t ;

$C_t^{опер}$ и $C_t^{фин}$ – затраты на проведение мероприятий по нивелированию рисков по операционной и финансовой деятельности машиностроительного предприятия;

$И_0$ - единовременные инвестиции в период времени ($t=0$);

$a_t^{опер}$, $a_t^{фин}$ - коэффициенты дисконтирования, соответствующие операционным и финансовым потокам машиностроительного предприятия.

На *втором этапе* ставится задача определить влияние инвестиционного потока на статьи баланса предприятия.

Третий этап включает расчёт комплексного показателя сбалансированности.

$$\mathcal{E}_T = \frac{I_{пред}^{и.п.} - I_{пред\proгн\oз}^{и.п.}}{I_{пред\proгн\oз}^{и.п.}} * 100\% > 0, \text{ где}$$

$\mathcal{E}_T$ - комплексный показатель сбалансированности; определяет прирост инвестиционного потенциала машиностроительного предприятия, полученный в период реализации проекта.

$I_{пред}^{и.п.}$ - интегральный показатель оценки инвестиционного потенциала, рассчитываемый с учётом распределения прироста величины денежного потока по статьям баланса предприятия;

$I_{пред\proгн\oз}^{и.п.}$ - прогнозная величина интегрального показателя оценки инвестиционного потенциала, рассчитываемая с учётом влияние внешних факторов.

В **заключении** сформулированы основные выводы, полученные автором на основе проведённого исследования.

1. Обобщены научные взгляды на управление инвестиционной политикой классиков экономической мысли, проанализирована инвестиционная тематика, которая нашла своё отражение в работах известных учёных, которые концентрируются на изучении темы исследования, что позволило уточнить определение инвестиционной политики субъектов машиностроительного комплекса;

Сделан вывод, что инвестиционная политика предприятий машиностроительного комплекса видится как сложная, взаимосвязанная и взаимообусловленная совокупность деятельности, направленная на их дальнейшее развитие, получение положительных эффектов от инвестиционных вложений.

2. Выявлены основные источники финансового обеспечения предприятия машиностроительного комплекса, которые в условиях ограниченности финансовых ресурсов дают возможность активизировать его инвестиционную активность, сохранить присутствие на рынке. С точки зрения темы нашего исследования, эти источники, в частности, дополнены такими инструментами как краудинвестинг и краудфандинг - относительно новыми для машиностроительных предприятий нашей страны.

К самостоятельному источнику инвестиционных вложений отнесены венчурные инвестиции - средства, размещённые в новые проекты с высоким уровнем риска с расчётом на результативность нескольких или одного из них для извлечения высокой прибыли.

Сделан вывод, что эти направления как весьма перспективные будут развиваться в соответствии с современными реалиями.

3. Организационно-экономический механизм инвестиционной политики предприятий машиностроения видится как совокупность составляющих (инструментов, методов, способов, процедур, правил) управления инвестиционной деятельностью в целях производства машиностроительной продукции, внедрения новых технологий, видов продукции, организационно-технических решений, иных итогов работы предприятия.

Отмечается, что организационно-экономический механизм инвестиционной политики предприятий машиностроительного комплекса представляет собой существенный инструмент, содействующий проведению инвестиционной политики, обеспечивающий эффективное планирование и выполнение инвестиционных проектов.

4. Разработан инвестиционный проект для обновления основных средств машиностроительного предприятия, адаптированный применительно к данному предприятию.

Высокая рентабельность проекта по обновлению основных средств обеспечит впоследствии покрытие затрат за счёт увеличения денежных потоков от хозяйственной деятельности, получение прибыли, и таким образом, эффективная реализация инвестиционного проекта будет достигнута.

Положительный опыт применения проекта позволит рационально распределять финансовые ресурсы предприятия; оценивать уровень финансовых рисков по особо крупным проектам; выбирать наиболее приемлемую стратегию привлечения средств для субсидирования инвестиционной деятельности; определять эффективность того или иного проекта в сравнении с различными вариантами конкретных проектов.

5. Предложен алгоритм стратегии инвестиционного развития машиностроительного предприятия Московской области.

Учитывая специфику функционирования машиностроительной отрасли, использование алгоритма даст возможность выявить факторы, которые смогут повлиять на реализацию инвестиционного проекта.

III. ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

**Научные статьи, опубликованные в периодических изданиях,
входящих в перечень рецензируемых научных журналов ВАК
Минобрнауки России:**

1. *Лилёв Н.Н.* К вопросу перспективного развития предприятий машиностроения // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия «Экономика и Право». - 2016. - № 5. - 0,5. п.л.
2. *Лилёв Н.Н.* Машиностроение России в экономической системе // Транспортное дело России. - 2015. - № 6 (12). 2015. - 0, 5 п.л.
3. *Лилёв Н.Н.* Анализ ведущих отраслевых показателей инвестиционной практики в экономике России // Экономика и предпринимательство. - 2016. - № 7.- 0, 5 п.л.
4. *Лилёв Н.Н.* Современное машиностроение: задачи модернизации // Экономика и предпринимательство. - 2016. - № 12. - 0, 5 п.л.
5. *Лилёв Н.Н.* Характер направленности эволюции предприятий машиностроительного комплекса // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия «Экономика и Право». - 2017. - № 4 - 0,5. п.л.

Статьи в журналах, сборниках научных трудов и конференций:

6. *Лилёв Н.Н.* Корпоративные промышленные образования как форма хозяйственной деятельности // Инновационная экономика: информация, аналитика, прогнозы. - 2015. - № 4-6 (21). - 0, 5 п.л.
7. *Лилёв Н.Н.* Информационное обеспечение инвестиционного развития предприятий машиностроения [Электронный ресурс] // Информационно-экономические аспекты стандартизации и технического регулирования: Научный интернет-журнал. - 2016. - № 1 (29). Режим доступа http://iea.gostinfo.ru/files/2016_01/2016_01_09.pdf, - 0,3 п.л.
8. *Лилёв Н.Н.* Направления развития машиностроительного комплекса в экономике России // Инновационная экономика: информация, аналитика, прогнозы. - 2016. - № 3 (24). - 0, 5 п.л.
9. *Лилёв Н.Н.* К некоторым подходам в организации управления на предприятиях машиностроительного комплекса // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия «Познание». - 2016. - № 4.- 0,5. п.л.
10. *Лилёв Н.Н.* О некоторых направлениях инвестиционной деятельности предприятий машиностроительного комплекса // СНГ: внутренние и внешние драйверы экономического роста: сборник статей по материалам участников III ежегодной международной научно-практической конференции. Дата проведения: 29 апреля 2016 года. Москва. - М.: «Научный консультант». -

2016 г. - 0, 2 п.л.

11. *Лилёв Н.Н.* Специфика обеспечения восстановительного роста отечественного машиностроительного комплекса // Анализ общественных явлений в 2016 г. Построение прогнозов: сборник статей по материалам международной научно-практической конференции. Москва 30 декабря 2016 г. – М.: Издательство ООО «Научный консультант», -2016. - 0, 2 п.л.

12. *Лилёв Н.Н.* Отдельные аспекты развития экономического потенциала машиностроительных предприятий // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия «Познание». - 2017. -№ 1-2. - 0,5 п.л.