

**PhD Камола Мухитдинова**

*Ташкентский Государственный технический университет имени  
И.Каримова*

## **ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

В статье рассматриваются теоретические, методологические и практические аспекты эффективности инвестиционной деятельности предприятий автомобильного транспорта. Особое значение придаётся развитию на научной основе транспортно-коммуникационных систем, которые являются одними из ведущих отраслей экономики в мире. Проведён анализ результативности привлечённых в транспортную систему инвестиций и разработана экономическая модель диагностики их инвестиционной привлекательности. Используя корреляционный анализ, было изучено влияние инвестиций в основной капитал и инвестиций в транспортную систему на темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП) страны. Предложены модели повышения эффективности инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий.

**Ключевые слова:** инвестиции, инвестиционная деятельность, эффективность, предприятия автомобильного транспорта, оптимизация.

**PhD Kamola Mukhitdinova**

*Tashkent State Technical University named after I. Karimov*

## **INCREASING THE EFFICIENCY OF INVESTMENT ACTIVITIES OF AUTOMOTIVE ENTERPRISES**

**Abstract.** The article discusses theoretical, methodological and practical aspects of the efficiency of investment activities of road transport enterprises. Particular importance is attached to the development of a scientific basis of transport and communication systems, which are one of the leading sectors of the economy in the world. An analysis of the efficiency of investments attracted to the transport system was carried out and an economic model for diagnosing their investment attractiveness was developed. Using the correlation analysis, the influence of investments in fixed assets and investments in the transport system on the growth rate of the country's gross domestic product (GDP) was studied. Models for improving the efficiency of investment activities of motor transport enterprises are proposed.

**Key words:** investments, investment activity, efficiency, automobile transport enterprises, optimization.

### **Введение**

Особую роль в эффективном развитии мировой и национальной экономики играет транспортная система, в том числе автомобильный транспорт. По данным Всемирного банка, «доля услуг мирового автомобильного транспорта в ВВП составляет 6,9 процентов или 4300 млрд. долларов США - это 110 миллиардов тонн груза в год, более 1,0 трлн. перевезенных пассажиров и 100 миллионов сотрудников, занятых в транспортной инфраструктуре»[1]. В связи с этим большое внимание

уделяется развитию транспортной системы в мировом масштабе, полной цифровизации транспорта, увеличению объема транспортных услуг и количества современных видов услуг, совершенствованию экономических отношений в этой сфере.

Особое значение придаётся развитию на научной основе транспортно-коммуникационных систем, которые являются одними из ведущих отраслей экономики в мире. В этой области проводятся исследования по следующим приоритетным направлениям: социальная поддержка предоставления безопасных, доступных и удобных транспортных услуг путем стимулирования инвестиционной деятельности, совершенствование государственно-частного партнерства как эффективного инструмента источников инвестирования и механизмов покрытия транспортных расходов в нестандартных экономических условиях, дальнейшее развитие транспортно-коммуникационных систем по межрегиональным и глобальным проектам, таким как «Великий шелковый путь».

В годы независимости, особенно в условиях построения нового Узбекистана, особое внимание уделяется развитию автомобильного транспорта на современной основе, организации эффективной инвестиционной деятельности в этой сфере. «В целях своевременной доставки нашей продукции на внутренний и внешний рынки, снижения её себестоимости нам необходимо развивать сферу транспорта и логистики»[2]. Это, в свою очередь, обосновывает целесообразность проведения научных исследований по целевому и эффективному использованию инвестиционных возможностей, рациональному использованию производственных ресурсов, оптимизации деятельности авторанспортных предприятий, оптимальной эксплуатации транспортных средств и использованию оборотных средств как эффективного механизма источников инвестирования.

### **Обзор литературы**

Теоретические, методологические и практические аспекты эффективности инвестиционной деятельности изучались в научно-исследовательских работах зарубежных ученых. Сегодня существуют разные взгляды на сущность понятия инвестиций, и эти взгляды по-разному выражают их суть. Суть инвестиций представляет собой процесс вложения капитала в различных формах для получения некоторой выгоды или возврата. Это понятие несколько общее[3].

В то время как Г.С. Вечканов, Г.Р. Вечканова определяют инвестиции как долгосрочные вложения государственного или частного капитала в пользу различных секторов экономики в стране или за рубежом, В.В. Бочаров считает, что инвестиции - это все виды собственности, вложенные в бизнес и другие виды деятельности. достижение прибыли или социального эффекта за счет интеллектуальных ценностей[4].

На практике мы часто рассматриваем понятие «капитальные вложения» как синоним «инвестиций», но это не всегда так. Это убедительно обосновал

И.А.Бланк. То есть, помимо вложения капитала в воссоздание основных фондов в производственной и непроизводственной форме, можно мобилизовать инвестиции для увеличения оборотного капитала, различных финансовых инструментов и некоторых видов нематериальных активов. Это означает, что «капитальные вложения» - относительно узкое понятие и может рассматриваться как форма инвестирования[5].

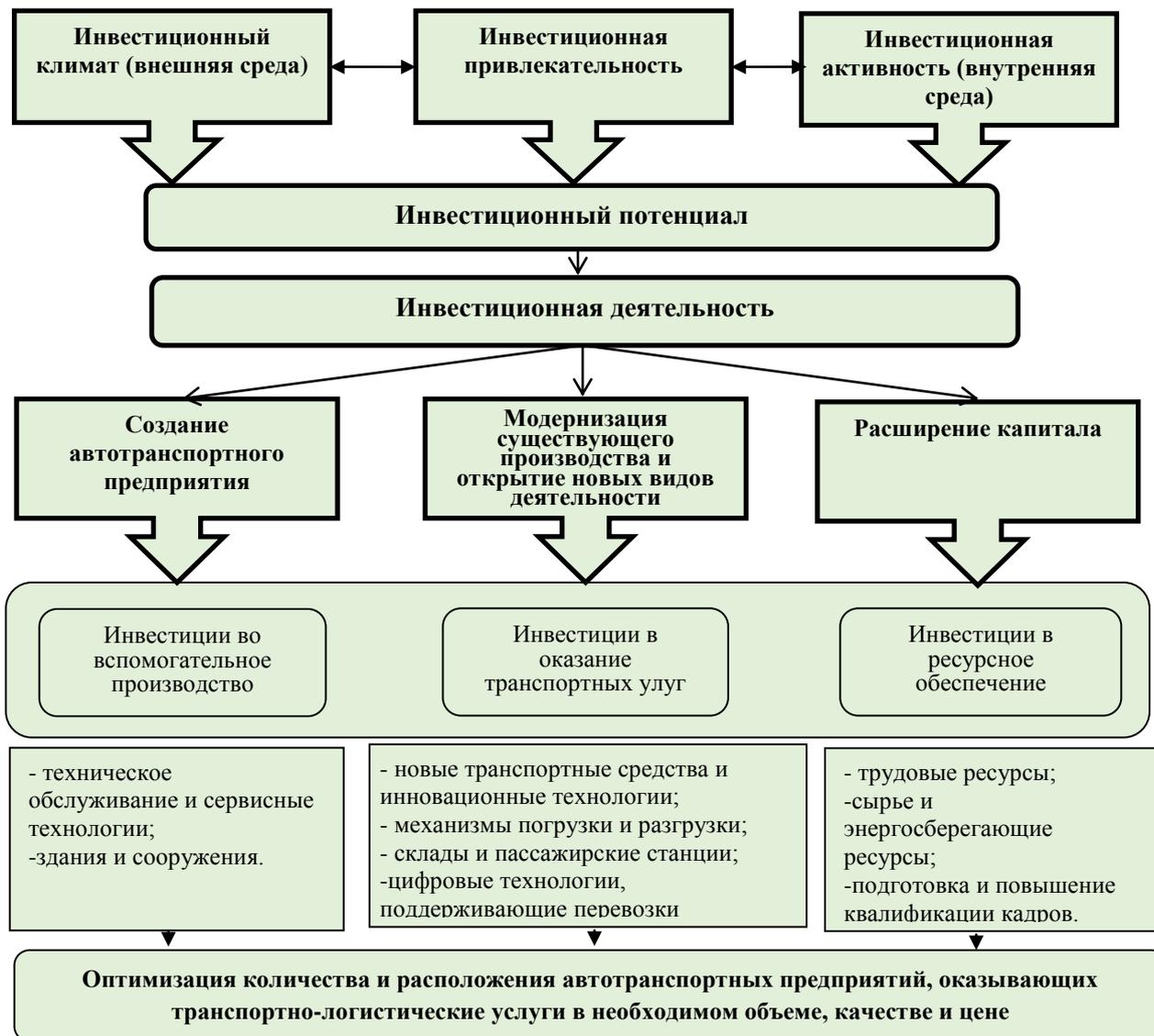
По словам Т.Ю. Кадырова, «инвестиции - это материальный и нематериальный капитал, привлекаемый в экономику с целью приумножения благосостояния общества[6].

Однако, в научных трудах вышеуказанных ученых и специалистов недостаточно исследованы теоретические и методологические основы оптимизации инвестиционной деятельности предприятий автомобильного транспорта.

### **Анализ и результаты**

В решении теоретических и практических вопросов инвестиционной деятельности в сфере предоставления транспортных услуг применен системный подход, при этом определения и характеристики, данные понятиям по инвестиционной деятельности показаны как система относительных определений, основное внимание при этом уделено раскрытию инвестиционного потенциала предприятий и возможности его использования.

Одной из обобщённых категорий, определяющих сущность понятий «инвестиционный климат», «инвестиционная привлекательность» и «инвестиционная активность», является категория «инвестиционный потенциал», которая включает в себя рациональное и эффективное управление хозяйствующими субъектами и разработку всех возможных экономических ресурсов, а также инвестиционные возможности, которые могут обеспечить удовлетворение материальных, финансовых и интеллектуальных потребностей.



**Рис. 1. Экономическая модель оптимизации автотранспортных предприятий на основе инвестиций, направленных на результативное использование транспортных средств и производственных ресурсов<sup>1</sup>**

Следует отметить, что в рамках многостороннего подхода инвестиционный потенциал может быть охарактеризован, с одной стороны, как совокупность имеющихся у хозяйствующего субъекта ресурсов, а с другой стороны, как его инвестиционный потенциал (рис. 1).

В рамках инвестиционного процесса от автотранспортного предприятия требуется достижение ряда важных результатов за счет максимального удовлетворения спроса на транспортные услуги и, в конечном итоге, обеспечить рост рыночной стоимости предприятия[7]. На основе данной идеи в научной работе обоснованы основные направления инвестиционной деятельности, обеспечивающие достижение разнообразия и объёма, качества

<sup>1</sup> Разработано автором

и стоимости транспортных услуг, требуемых от автотранспортного предприятия.



**Рис.2. Совершенствование экономической модели достижения синергетической эффективности в инвестиционной деятельности автотранспортного предприятия<sup>2</sup>**

Известно, что в современной научной литературе по экономике транспорта предоставление транспортных услуг изучается с делением на три базовых процесса: перевозка, вспомогательные услуги и процессы снабжения. Управление основными организационными процессами является сравнительно самостоятельными, но взаимосвязанными функциями. Поэтому стратегическая потребность в создании горизонтально интегрированных и диверсифицированных структур на автотранспортных предприятиях обоснована необходимостью достижения синергетической эффективности экономической деятельности (рис. 2).

<sup>2</sup> Разработано автором

Проведён анализ результативности привлечённых в транспортную систему инвестиций и разработана экономическая модель диагностики их инвестиционной привлекательности.

**Таблица 1**

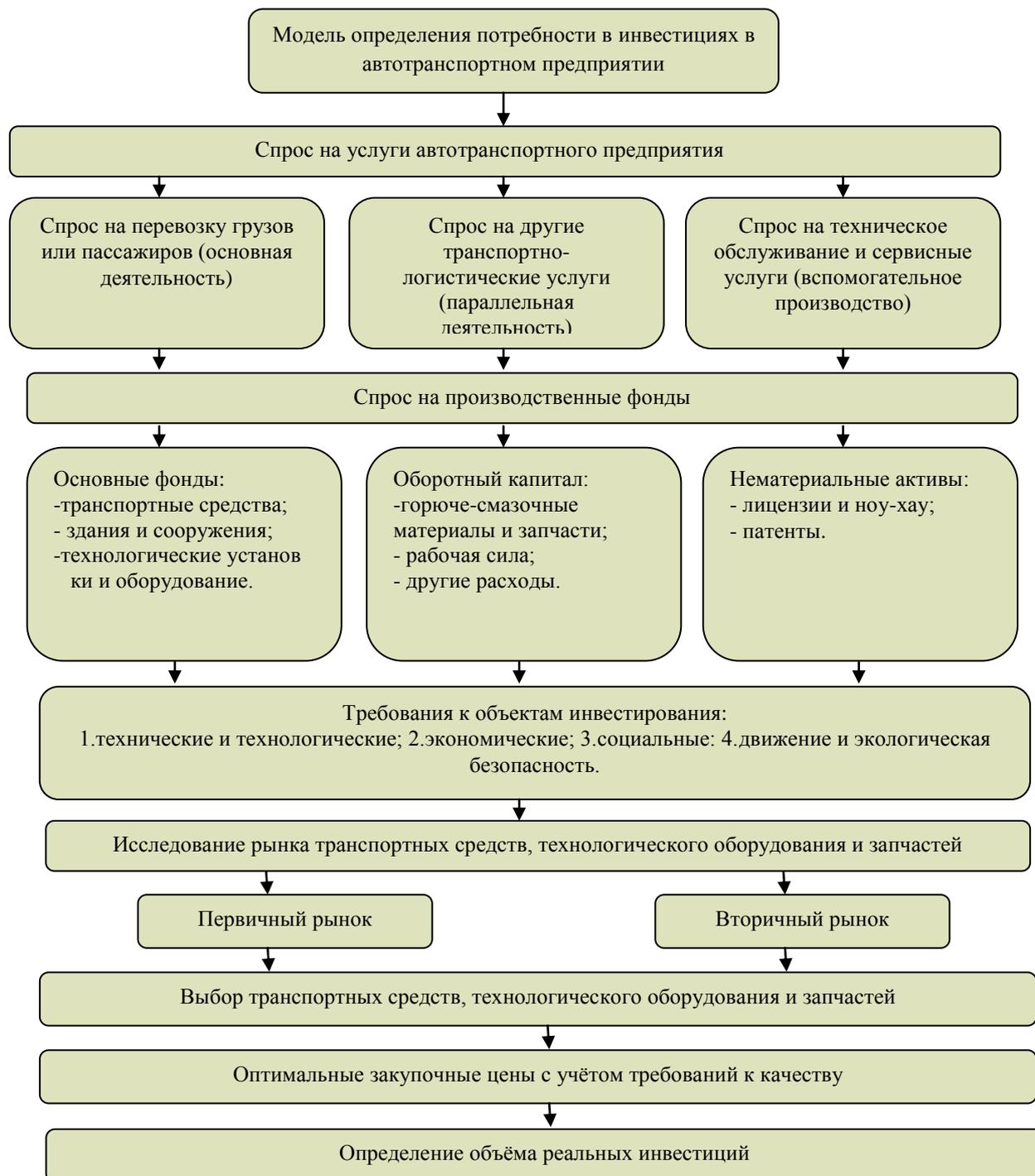
**Динамика валового внутреннего продукта и инвестиций в основной капитал Республики Узбекистан [7]**

Годы	ВВП, млрд. сум.		Транспорт и связь в ВВП, млрд. сум		Инвестиции в основной капитал, млрд. сум		Инвестиции в транспорт и связь, млрд. сум	
	В ценах 2019 года	Темп роста, %	В ценах 2019 года	Доля транспорта и связи в ВВП, %	В ценах 2019 года	Темп роста, %	В ценах 2019 года	Темп роста, %
2010	242052,4	108,5	28465,4	11,8	42346,3	107,9	12365,1	29,2
2011	262142,8	108,3	31195,0	11,9	46242,1	109,2	10913,1	23,6
2012	283638,5	108,2	34320,3	12,1	51606,2	111,6	9443,9	18,3
2013	306329,6	108,0	37004,6	12,1	56663,6	109,8	14732,5	26,0
2014	321646,1	105,0	37471,8	11,7	62839,9	110,9	8986,1	14,3
2015	347056,1	107,9	38696,8	11,2	68872,6	109,6	8746,8	12,7
2016	368573,6	106,2	38700,2	10,5	75484,3	109,6	9058,1	12,0
2017	387739,4	105,2	32182,4	8,3	90883,1	120,4	8452,1	9,3
2018	407514,1	105,1	29830,0	7,3	107333,0	118,1	7942,6	7,4
2019	511838,1	105,6	33834,2	6,6	189924,3	133,9	9145,1	4,8

Выявлено, что в период 2010-2019 годы связь между ВВП и инвестициями оказалась очень тесной с коэффициентом детерминации  $R^2=0,93$ .

Транспортная система нашей страны состоит из автомобильного, железнодорожного, воздушного и трубопроводного транспорта, среди которых автомобильный транспорт является ведущим видом грузовых и пассажирских перевозок. В 2019 году грузооборот всех видов транспорта достиг 1318,9 млн. тонн или темп роста составил 106,1 процентов. Из них перевозка на автомобилях составила 1176,8 млн. тонн груза (темп роста 106,8%), авиаперевозка 9,6 тыс. тонн груза (темп роста 73,6%), трубопроводная перевозка 72,0 млн. тонн (темп роста 99,4%) и железнодорожная перевозка 70,1 млн. тонн груза (темп роста 102,5%). А также в 2019 году доля автомобильного транспорта в структуре грузооборота по всем видам транспорта составила 22,2 процента, железнодорожного транспорта - 32,2 процента, трубопроводного транспорта - 45,4 процента и воздушного транспорта - 0,2 процента[7].

Используя корреляционный анализ (табл.1), было изучено влияние инвестиций в основной капитал и инвестиций в транспортную систему на темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП) страны.



**Рис. 3. Усовершенствованная модель определения потребностей в инвестициях автотранспортного предприятия<sup>3</sup>**

Однако обнаружено, что корреляция между созданной в этой отрасли добавленной стоимостью и объемом привлечённых инвестиций в последние десять лет не была сильной, то есть коэффициент детерминации равен  $R^2=0,42$ . При этом делать вывод, что эффективность инвестиций в транспортную систему снизилась по сравнению с общими экономическими

<sup>3</sup> Разработано автором

показателями, не совсем верно, так как к 2010 году инвестиции в основной капитал транспортной системы достигли максимального уровня, а их мощность соответствовала потребностям экономики[8].

Изучение источников привлечения инвестиций в активизации инвестиционных процессов в данной сфере имеет большое методологическое значение. Исходя из этого, на основе спроса на транспортные услуги определяются объекты инвестирования и оцениваются источники, необходимые для их финансирования (рис. 3).

При выборе источника инвестирования посредством оценки недостатков и преимуществ различных вариантов покупки (собственные средства, банковские кредиты, лизинг) выбирается один из них и определяются экономические показатели инвестиционных проектов. Необходимо рассмотреть несколько вероятных вариантов инвестирования покупки меняющейся структуры и выбрать наиболее экономически выгодный вариант.

Если полагать, что экономическая конъюнктура не будет меняться, дифференцированием источников инвестиций можно достичь оптимальных показателей в использовании финансового лизинга при учёте актива у лизингополучателя, что не соответствует интересам лизинговых компаний. Второе - покупка меняющейся структуры за счет собственных средств, третье - покупка меняющейся структуры за счёт долгосрочного банковского кредита и, наконец, использование финансовой аренды с учетом того, что объект лизинга находится на балансе лизингополучателя.

Объективная и достоверная информация о предприятии имеет важное значение в привлечении инвестиций. Поскольку такие сведения, как производственная мощность предприятия, трудовой и финансовый потенциал, а также уровень экономической эффективности предприятия показывают как работает предприятие, а анализ конкурентов предприятия, их достижений и недостатков определяет, есть ли возможность развития предприятия в будущем. Для инвесторов это необходимо для того, чтобы найти ответ на вопрос, какую выгоду они будут иметь от инвестирования в данное предприятие или можно ли инвестировать вообще[9].

По этой причине целесообразно провести комплексный анализ инвестиционной привлекательности предприятия, то есть поставить диагноз. Такой анализ должен включать такие показатели, как уровень развития автомобильного транспорта, уровень эффективного производства, финансово-экономическое состояние, кадровые ресурсы, управленческая и маркетинговая политика. Такой анализ указывает, в первую очередь, на необходимость инвестиций в предприятие путем определения общей мощности предприятия, а также показывает инвесторам, в каких направлениях они должны работать в будущем.

### **Выводы и предложения**

Хотя инвестиционная деятельность любого предприятия имеет свою особенность, экономические инвестиции являются неотъемлемой частью бизнеса. В свою очередь, инвестиционная деятельность автотранспортного предприятия должна иметь первостепенное значение для обеспечения конкурентоспособности рынка, модульности его структуры, привлечения клиентов на внутреннем и международном рынках. В результате эффективность напрямую связана с законом об инвестиционной политике.

Анализ показывает, что, основываясь на концепции маркетинговой политики в инвестиционной политике, стратегию развития предприятия можно рассматривать как конкурентную стратегию. Таким образом, предприятия автомобильного транспорта, скорее всего, смогут сформулировать инвестиционную политику, прежде всего, для усиления конкуренции, инвестора, транспортного оператора и клиента[10].

Изучение тенденций развития рынка автомобильных транспортных услуг позволит выявить факторы, определяющие цели и задачи инвестиционной политики транспортных предприятий. Факторами, влияющими на инвестиционную привлекательность, являются: транспортные расходы, тарифы на транспортировку и условия установки, а также факторы, которые составляют транспортные расходы свободных секторов экономики.

Основной целью оценки инвестиционной привлекательности предприятия является выбор лучшего из нескольких сравнительных объектов. Чтобы сделать такой выбор, инвестор должен опираться на следующую методологию:

-получение количественного показателя инвестиционной привлекательности предприятия;

-сравнение результатов, полученных для потенциальных объектов инвестирования[11].

Поэтому наиболее сложным и надежным методом может быть коэффициент инвестиционной привлекательности предприятия с использованием обобщающих критериев. В этом методе анализ финансового и операционного состояния предприятия может быть сгруппирован, и различные качественные компоненты бизнеса также могут быть рассмотрены.

Формирование собственных средств для реализации инвестиционного проекта является одной из приоритетных задач политики повышения инвестиционной активности субъекта хозяйствования[12].

По нашему мнению, в формировании собственных ресурсов, способствующих инвестиционному потенциалу предприятия, нахождение научно обоснованного ответа на вопрос «какую часть или долю оборотного капитала можно исключить, не нанося ущерба финансовому положению организации», является одним из ключевых решений задач нашего исследования.

Исходя из вышеизложенного, политика управления оборотным капиталом должна использоваться в качестве важного инструмента формирования финансовой политики предприятия. Целесообразность такого подхода заключается в следующем:

-любое решение по инвестиционной политике должно способствовать росту стоимости предприятия;

-целью формирования оборотного капитала должно быть обеспечение финансовой устойчивости и платежеспособности предприятия;

-финансовый анализ структуры оборотного капитала позволяет оценить соотношение между объемом и структурой источников его финансирования.

Согласно Постановлению Кабинета Министров Республики Узбекистан №108 «О нормативах оборотных средств министерств, ведомств и предприятий» от 25 февраля 1997 года, для предприятий системы «Тошшахартрансхизмат» норма оборачиваемости оборотных средств установлена в 40 дней, а в составе на 1 сум расходов - 11,1 тийин.

Одной из наиболее эффективных систем, применяемых при реализации стратегии экономии расходов, является система Кайзена. Она следует рамкам «планирование-исполнение-контроль-воздействие»: состоит из определения цели совершенствования («план»), реализация плана («исполнение»), наблюдение за процессом и анализ результатов, создание новых стандартов, направленных на совершенствование процесса или устранения проблем. Если речь идёт о новом процессе, осуществляется выбор наиболее оптимального варианта и его стандартизация.

**Таблица 2.**

**Стандартизация объёмов оборотных средств в автобусных предприятиях АО «Тошшахартрансхизмат»(по данным 2019 года)[7]**

№	Показатели	АС-1	АС-2	АС-4	АС-5	АС-7	АС-8	АС-12	АС-18
1.	Годовые расходы, 1 млн. сум	28818,3	55496,0	31038,1	24104,1	29529,7	26324,8	38592,0	34984,0
2.	Среднее значение оборотных средств, млн.сум	8061,6	24651,5	11942,8	8980,5	9527,2	10013,6	22576,8	11086,7
3.	Оборотные средства на 1 сум расходов, тийин	28,0	44,0	38,0	37,0	32,0	38,0	59,0	32,0
4.	Стандартизация оборотных средств на 1 сум расходов, тийин	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0
5.	Средний стандартный размер оборотных средств, млн.сум	8061,6	15538,9	8690,7	6749,1	8268,3	7370,9	10805,8	9795,5
6.	Доля просроченных затрат в структуре оборотных средств	0,85	0,68	0,68	0,88	0,84	0,75	0,67	0,76
7.	Оборотные средства, которые можно сэкономить, млн.сум /((с2-с5)*(с1-с5)/	0,0	2916,0	1040,7	267,8	201,4	660,7	3884,4	309,9
	Всего по АО «Тошшахартрансхизмат», млн. сум	<b>9280,9</b>							

Данные таблицы 2 свидетельствуют о том, что самый высокий показатель эффективности использования оборотных средств наблюдался в 1-м автобусном парке, а самый низкий – в 12-м автобусном парке.

Согласно методу Кайзена, в качестве первоначального стандарта для текущих условий эксплуатации можно принять показатели 1-го автобусного

парка. За счёт него по АО «Тошшахартрансхизмат» можно сэкономить 9280,9 млн. сум оборотных средств в год и превратить их во внутренний источник инвестирования.

Согласно выше предложенному, можно сделать вывод, что развитие социальной сферы, в том числе, транспортной сферы является неотъемлемой частью экономики, и подлежит реформированию.

### **Список использованной литературы**

1. The World Bank: World Development Indicators. <http://data.worldbank.org/indicator>
2. Poslanie Prezidenta Respubliki Uzbekistan Oliy Majlisu. 24 yanvarya 2020 goda.
3. Alikulov I.S., Sattorov D.S. Investitsiyaning mazmun-mohiyati va tavsiflanishi. // Iqtisodiyet va innovasion texnologiyalar. 2012. –№ 5, iyul
4. Bocharov V.V. Finansovo-kreditie metodi regulirovaniya investitsiy. - M: Finani i statistika, 1999. –144 s.
5. Blank I.A. Основы finansovogo menedjmenta. T.2. – K.: Nika-Sentr, 1999. – S.10.
6. Qodirov T.U. Avtomobil transporti tizimini samarali investitsiyalashning iqtisodiy mexanizmlari // Iqt. fanlari nomzodi diss. TAYI, 2008. -133 b.
7. Sotsialno-ekonomicheskoe sostoyanie Respubliki Uzbekistan. XI. TRANSPORT VA ALOQA, -T. 2019. -293-297 s.
8. Godovoy otchet AO «Toshshaxartransxizmat» (po itogam 2019 goda)
9. G.Markowits (1959) Efficient Diversification of investment, Wiley. –New York. –P.19-32
10. Robert K. Merton (1936) The Unanticipated Consequences of Purposive Social Action. // American Sociological Review. Vol 1, №6. –P. 894-904
11. Eugen Bohn Bawek Pozitiv Teory of Capital. // Economic Logic. –3rd ed. – Washington Capital Press, 2010/ –P. 265-266
12. Fisher Irving (1930) The teory of interest. // –New York. The Macmillan company. –P. 35-40