

УДК 656.131.2

Бочков Сергей Петрович, канд. экон. наук., доц.,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, bsp64@mail.ru

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ РИСКИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Аннотация. Данная статья посвящена рассмотрению некоторых аспектов качественного анализа инвестиционных рисков автотранспортных предприятий. Это связано с тем, что на протяжении последних десяти лет на автомобильном транспорте наблюдается отставание темпов роста инвестиций от средних значений этих показателей по транспортной отрасли.

Автором было предложено определение понятия «инвестиционного риска», определены виды инвестиционных рисков и дана базовая классификация инвестиционных рисков автотранспортных предприятий.

В статье представлена четкая последовательность осуществления инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий, которая включает в себя четыре этапа: прединвестиционный, инвестирования в объекты, использования объектов и ликвидации (продажи) объектов.

Среди рисков инвестирования в реальные активы в зависимости от области проявления автором статьи были выделены производственные риски, природно-естественные риски, политические риски, юридические, организационные и финансовые риски. Показаны их основные особенности.

Проведенный анализ инвестиционных рисков автотранспортных предприятий позволил автору разработать их обобщенную базовую классификацию, на основе которой на каждом автотранспортном предприятии можно построить индивидуальную классификацию инвестиционных рисков, что актуально в условиях современных реалий.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, инвестиционный риск, инвестиционная деятельность, качественный анализ, классификация инвестиционных рисков, автотранспортные предприятия.

Bochkov Sergey P., Ph. D., associate professor,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, bsp64@mail.ru

INVESTMENT RISKS OF THE MOTOR TRANSPORTATION ENTERPRISES

Abstract. This article is devoted to consideration of some aspects of the qualitative analysis of investment risks of the motor transportation enterprises. It is connected with that

over the last ten years on the motor transport lag of growth rates of investments from average values of these indicators on transport branch is observed.

The author definition of concept of "investment risk" was offered, types of investment risks are defined, and basic classification of investment risks of the motor transportation enterprises is given.

The accurate sequence of implementation of investment activity of the motor transportation enterprises which includes four stages is presented in article: pre-investment, investments into objects, uses of objects and elimination (sale) of objects.

Production risks, natural and natural risks, political risks, legal, organizational and financial risks were distinguished from risks of investment into real assets depending on area of manifestation by the author of article, and their main features are shown.

The carried-out analysis of investment risks of the motor transportation enterprises allowed the author to develop their generalized basic classification on the basis of which at each motor transportation enterprise it is possible to construct individual classification of investment risks that is actual in the conditions of modern realities.

Key words: motor transport, investment risk, investment activity, qualitative analysis, classification of investment risks, motor transportation enterprises.

Введение

На протяжении десяти последних лет на автомобильном транспорте наблюдается «отставание темпов роста инвестиций от средних значений этих показателей по транспортной отрасли» [4]. В таких условиях всё большую актуальность приобретает изучение оценки инвестиционных рисков автотранспортных предприятий. Эта оценка включает в себя как качественный, так и количественный анализ. Под качественным анализом понимается определение инвестиционного риска, описание всех возможных видов инвестиционных рисков и временной последовательности их возникновения. Количественным анализом считается определение количественных характеристик отдельных видов инвестиционных рисков и их содержания в анализируемой совокупности инвестиционных рисков.

В данной статье приводятся мнения по отдельным аспектам качественного анализа инвестиционных рисков автотранспортных предприятий.

Сущность и виды инвестиционных рисков

Понятие «инвестиционный риск» по отношению к предприятию может обозначать потенциальную вероятность возникновения неблагоприятной ситуации или неблагоприятного последствия от его инвестиционной деятельности. Под неблагоприятной ситуацией или неблагоприятным последствием могут пониматься: убытки, получение нулевого результата (ни убытки, ни прибыль), недополученные средства от дохода или прибыли относительно ожидаемых значений этих показателей и событие, которое может привести к убыткам и недополучению доходов или прибыли в будущем.

Убытки выражаются в расходах ресурсов (имущества) предприятия, которые оно понесло или должно будет произвести в результате инвестиционной деятельности, утрате или повреждении ресурсов (имущества) предприятия (реальном ущербе) и сохранении ресурсов (имущества) предприятия в неизменном виде вследствие отказа от инвестиционной деятельности, хотя они должны были бы увеличиться (упущенной выгоде).

«Инвестиционная деятельность предприятия определяется как вложение денежных средств, целевых банковских вкладов, паёв, акций и других ценных бумаг, технологий, машин, оборудования, любого другого имущества, в том числе имущественных прав, интеллектуальных ценностей и иных прав, имеющих денежную оценку, в объекты предпринимательской и других видов деятельности в целях получения прибыли (дохода) и (или) достижения иного полезного эффекта, или инвестирования и осуществления для этого практических действий» [1, 2].

В зависимости от того, к какому виду активов: реальным или финансовым – принадлежит объект, в который вкладываются средства, инвестиционная деятельность может быть разделена на реальную и финансовую.

Реальная инвестиционная деятельность – это инвестирование в основной капитал (основные средства), в том числе в капитальное строительство, расширение и развитие производства, создание новых основных фондов, реконструкцию старых фондов или их техническое перевооружение, формирование (подготовку и переподготовку) кадров предприятия, НИОКР, а также в товарно-материальные запасы, другие материальные и нематериальные активы, такие как технологии, лицензии, франшизы, торговые марки и патенты.

К финансовой инвестиционной деятельности относятся финансовые вложения, включая инвестирование в акции, облигации, векселя и другие ценные бумаги, эмитированные частными предприятиями и государством, вложения в уставный капитал других предприятий, хранение денежных средств на банковских депозитных счетах, предоставление займов.

Следовательно, инвестиционные риски предприятия по направлениям инвестиционной деятельности можно подразделить на риски инвестирования в реальные активы и риски инвестирования в финансовые активы.

Основные этапы инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий

Осуществление мероприятий (практических действий) инвестиционной деятельности может проходить в четыре последовательных этапа: прединвестиционный, инвестирования в объекты, использование объектов и ликвидации (продажи) объектов.

На прединвестиционном этапе формулируется концепция или идея инвестирования, предлагаются различные мероприятия или комплексы мероприятий для осуществления этой концепции или идеи (инвестиционные проекты). Эти мероприятия прорабатываются со всех сторон, имеющих значения для их реализации, и принимается решение о возможности и очередности реализации каждого мероприятия.

Этап инвестирования заключается в расходовании ресурсов (имущества) и практических действиях для приобретения объектов реальных и финансовых активов (оформление договоров, строительство, монтаж, ввод в эксплуатацию, покупка, перечисление денежных средств).

«Содержанием этапа использования объектов является их непосредственное применение в предпринимательской и других видах деятельности в целях получения дохода (прибыли) и (или) достижения иного полезного эффекта» [8, 9].

После прекращения такого использования объектов наступает этап их ликвидации, который может включать в себя процедуры вывода из эксплуатации, консервации, демонтажа, утилизации, продажи и т.п. В связи с этим представляется логичным разграничение инвестиционных рисков предприятия по последовательности осуществления мероприятий инвестиционной деятельности на предынвестиционные риски, риски инвестирования, риски использования активов и риски ликвидации активов.

Отраслевая специфика инвестиционных рисков

Сегодня мы имеем большое количество классификаций инвестиционных рисков предприятия, учитывающих специфику его деятельности. Кроме того, каждое «специализированное» предприятие является неповторимым, в смысле имеющих особенностей, в условиях его создания и функционирования» [7]. Поэтому не существует, а возможно и не должно существовать точной единой (с закрытым перечнем) классификации инвестиционных рисков для любого автотранспортного предприятия. Однако можно предложить самую обобщенную базовую классификацию инвестиционных рисков автотранспортных предприятий (рис. 1), на основе которой на каждом автотранспортном предприятии возможно построить индивидуальную классификацию инвестиционных рисков.



Рис. 1. Базовая классификация инвестиционных рисков автотранспортных предприятий

Среди рисков инвестирования в реальные активы в зависимости от области проявления можно выделить производственные риски, природно-естественные риски, политические риски, юридические риски, организационные риски и финансовые риски. «Выделенные риски, за исключением производственных рисков, присущи также рискам инвестирования в финансовые активы» [3].

Производственные риски – это риски, связанные с производством продукции, выполнением работ и оказанием услуг, т.е. осуществлением любых видов производственной деятельности. Для автотранспортных предприятий это, как правило, могут быть «риски автомобильных перевозок, риски хранения автотранспортных средств и риски технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств» [5, 6].

«Производственные риски могут быть вызваны: нанесением вреда окружающей среде; возникновением аварий, поломок, возгораний, хищений, утрате и прочих подобных событий с имуществом, приводящих к сбоям или остановкам производственных процессов; снижением ожидаемых объемов перевозок, производственных программ по техническому обслуживанию и ремонту; неблагоприятными изменениями рыночной конъюнктуры; снижением оценки качества автотранспортных услуг из-за ухудшения их потребительских свойств; перерасходом и нарушениями поставок топлива, масел, смазочных материалов, запасных частей, узлов, агрегатов, автомобильных шин, электроэнергии, теплоснабжения, водоснабжения и прочее» [10].

Природно-естественные риски обусловлены действием стихийных сил природы: ветер, осадки, землетрясение и другие.

Политические риски определяются политической обстановкой в стране, действиями государственных органов и органов местного самоуправления. Они могут выражаться в: прекращении производственной и других видов деятельности из-за обострения политической ситуации

в стране, конфискации имущества, введения санкций и прочее; неблагоприятных изменениях налогового законодательства; установлении временной отсрочки на внешние платежи ввиду наступления чрезвычайных обстоятельств; ограничении, включая запрет, обмена национальной валюты на иностранную валюту платежа и т.п.

К юридическим рискам относятся риски, возникающие по причине невыполнения требований законодательства, принятой практики или этических норм, их несоответствия в разных странах, а также из-за изменений или возможности двусмысленного толкования действующих нормативных документов или правил.

Организационные риски связаны с осуществлением внутренней организации, как функции управления предприятием. Они могут заключаться в ошибках управленцев и других сотрудников при выполнении своих функций согласно должностным инструкциям, нарушениях внутреннего контроля и т.п.

«Финансовые риски отражают неблагоприятную ситуацию с финансовыми ресурсами. Составляющие финансовых рисков достаточно подробно исследованы в экономической литературе» [11].

Заключение

Понимание природы инвестиционного риска и его количественная оценка не всегда позволяют эффективно управлять долгосрочными инвестициями. На первом месте стоят способы и методы непосредственного воздействия на уровень риска с целью его максимального снижения, повышения безопасности и финансовой устойчивости предприятия.

Построение индивидуальной классификации инвестиционных рисков конкретного автотранспортного предприятия потребует трудоемких организационных и исследовательских работ.

Список литературы

1. Анастасов, М.С. Факторы повышения эффективности управления инвестированием совместных инвестиционных проектов / М.С. Анастасов // *Инновационная экономика: информация, аналитика, прогнозы.* – 2012. – № 6. – С. 51–54.
2. Белогребень, А.А. К вопросу о повышении инвестиционной привлекательности операторов автомобильного транспорта / А.А. Белогребень // *Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта: сборник научных трудов.* – М.: Общество с ограниченной ответственностью "Издательство "Экон-Информ", 2017. – С. 46–52.
3. Вершинина, О.В. Основные аспекты страхования предпринимательских рисков / О.В. Вершинина, М.А. Жидкова // *Автомобиль. Дорога. Инфраструктура.* – 2015. – № 4 (6). – С. 17.
4. Винникова, И.Е. Оценка эффективности принятия управленческих решений / И.Е. Винникова // *Автомобиль. Дорога. Инфраструктура.* – 2015. – № 4 (6). – С. 19.
5. Жидкова, М.А. Выбор источников финансирования инвестиционных программ на таксомоторном транспорте / М.А. Жидкова // *Вестник МАДИ.* – 2015. – № 2 (41). – С. 62–69.
6. Жидкова, М.А. Формирование стратегии финансирования компании на базе концепции структуры капитала / М.А. Жидкова, В.В. Невмержицкая, Д.А. Аляутдинова // *Материалы международной научно-практической конференции «Двадцать третьи апрельские экономические чтения».* – Омск: Омский филиал Финансового университета при Правительстве РФ, 2017. – С. 14–18.

7. Ландсман, А.Я. Управление устойчивостью сервисной инфраструктуры / А.Я. Ландсман // Транспортное дело России. – 2013. – № 3. – С. 120–121.
8. Ландсман, А.Я. Риски и устойчивость финансового обслуживания на транспорте / А.Я. Ландсман // Транспортное дело России. – 2014. – № 1. – С. 64–66.
9. Машкин, А.Л. Значение статистики на автомобильном транспорте / А.Л. Машкин, Е.С. Гоголина // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2016. – № 4 (10). – С. 17.
10. Политковская, И.В. Финансовые аспекты осуществления инноваций на предприятиях транспорта: монография / И.В. Политковская, Д.Т. Хвичия. – М.: МАДИ, 2015. – 156 с.
11. Шнурова, Л.К. Оптимизация финансовых потоков организации / Л.К. Шнурова // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2015. – № 2 (4). – С. 16.

References

1. Anastasov M.S. *Innovacionnaya ekonomika: informaciya, analitika, prognozy*, 2012, no. 6, pp. 51–54.
2. Belogreben' A.A. *Nacional'nye i mezhdunarodnye finansovo-ekonomicheskie problemy avtomobil'nogo transporta*, Sbornik nauchnyh trudov, Moscow, 2017, pp. 46–52.
3. Vershinina O.V., Zhidkova M.A. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2015, no. 4 (6), p. 17.
4. Vinnikova I.E. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2015, no. 4 (6), p. 19.
5. Zhidkova M.A. *Vestnik MADI*, 2015, no. 2 (41), pp. 62–69.

6. Zhidkova M.A., Nevmerzchickaya V.V., Alyautdinova D.A. Materialy mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferencii «Dvadcat' tret'i aprel'skie ekonomicheskie chteniya», Omsk, 2017, pp. 14–18.
7. Landsman A.Ya. *Transportnoe delo Rossii*, 2013, no. 3, pp. 120–121.
8. Landsman A.Ya. *Transportnoe delo Rossii*, 2014, no. 1, pp. 64–66.
9. Mashkin A.L., Gogolina E.S. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2016, no. 4 (10), p. 17.
10. Politkovskaya I.V., Hvichiya D.T. *Finansovye aspekty osushestvleniya innovacii na predpriyatiyah transporta* (Financial aspects of innovation in transport enterprises), Moscow, MADI, 2015, 156 p.
11. Shnurova L.K. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2015, no. 2 (4), p. 16.