

С.И. ВИХЛЯЕВА, к.э.н., проф., НТУ «ХПИ», Харьков
ЛИ ЧАО, аспирант НТУ «ХПИ», Харьков

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В КНР КАК ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ

В даній статті обґрунтовано актуальність досліджень в галузі інвестиційного потенціалу підприємств. Проаналізовано специфіку автомобільної промисловості Китаю. Сформульовані умови подальших перспектив розвитку в автомобілебудівній галузі з урахуванням напрямів підвищення ефективності використання інвестиційного потенціалу.

This article presents actuality of researches in the investment potential area at the enterprises. The specific of China's motor industry is analysed. The conditions of the motor industry further prospects are enunciated by taking into account directions to efficiency increase of the investment potential.

Ключевые слова: инвестиционный потенциал, предприятия автомобилестроения, экономическое развитие, инвестиции

Введение. Нарращивание производственных инвестиционных ресурсов в предпринимательском секторе при благоприятном инвестиционном климате и рыночной конъюнктуре создает реальные возможности качественного экономического роста. Вместе с тем, формирование и использование инвестиционного потенциала как основы развития реального сектора экономики Китая, требует дальнейших исследований и научных обоснований.

В связи с этим возрастает значение системы факторов и источников экономического развития на инвестиционно-инновационной основе, прежде всего, для внутреннего китайского рынка, что должно способствовать повышению конкурентоспособности промышленных предприятий и национальной экономики в целом. В этом аспекте важны целевые усилия предпринимателей и поддержка государства по формированию инвестиционного потенциала, механизмов его эффективной реализации.

Вместе с тем, проблемам формирования ресурсного инвестиционного потенциала развития предприятий автомобилестроения в Китае, в настоящее время необходимо уделять большее внимание, прежде всего, в аспекте их системности. Это и определяет актуальность темы данной статьи.

Постановка задачи. Целью исследования является научное обоснование особенностей формирования инвестиционного потенциала и механизма его эффективного использования на автомобильных предприятиях Китая.

Методология. Практическое и теоретическое значение для дальнейшего становления автомобильной промышленности имеют научные положения,

подходы, отраженные в трудах китайских и зарубежных ученых. Особое значение представляют теоретико-методологические работы Вэи Цзябао, Ван Цей, Ван Тай, Ван Пин, Ван Лолинь, Дэн Сяопин, Юань Фан, Лю Ли, Лини Су, Ли Цзинвэн, Чэн Чжэтин, Шэо Куифу, Ши Ин, Хуау Хуэя, а также ученых Абалкина Л.И., Кравцовой В.И., Соловьева В.А., Райзберга Б. А. и других.

В большинстве научных исследований, посвященных рассматриваемой проблематике, остается недостаточно разработанной теоретико-методологическая база вопросов, связанных с использованием международного опыта в развитии инвестиционного потенциала предприятий автомобильной промышленности, организацией производства автомобилей иностранными компаниями внутри страны.

Результаты исследования. Таким образом, наличие задач эффективного использования инвестиционного потенциала обуславливает необходимость системного изучения, обобщения и критического переосмысления сложившейся практики инвестиционной деятельности автомобильных предприятий. При постоянном внимании к росту научно-технического потенциала уровень национальных инноваций в Китае является сдерживающим фактором повышения фактической конкурентоспособности страны и отрицательно воздействует на прочность конкурентных позиций китайской экономики в стратегической перспективе.

Большое внимание в стране уделяется политике открытости экономики как важнейшего условия использования зарубежного технологического опыта. Особенно важно это решение было для отраслей, являющихся локомотивом развития всей экономики. К их числу относится автомобилестроение, которое является основой развития НТП. Привлечение наукоемких технологий позволило Китаю увеличить объемы производства автомобилей и занять первые позиции в мировом автомобилестроении. Если в 2000г. Китай по объему производства занимал 11-ое место среди мировых держав, то в настоящее время он является третьей в мире страной-производителем автомашин.

Автомобилестроение в Китае переживает бурный производственный подъем. В период 2000-2010 г. производство автомобилей и запчастей ежегодно увеличивалось в среднем на 16%, а легковых автомобилей – на 25%, что значительно превышает динамику ВВП и выводит автомобильную промышленность в число передовых отраслей китайской экономики наряду с текстильной отраслью, химией и металлургией. В 2010 г. КНР заняла место в тройке мировых лидеров после Японии и США, обогнав Германию и увеличив свою долю в мировом производстве до 12%.

Наиболее весомым показателем упрочения конкурентных позиций китайского автомобилестроения является резкое увеличение доли экспортируемых автомобилей в общем объеме их производства с 3% в 2003 г. до

30% в 2010 г. Это свидетельствует об успешном выходе национальных производителей на мировой рынок, например, крупнейшая китайская автомобилестроительная корпорация Great Wall экспортирует половину выпускаемых автомобилей.

Одной из особенностей китайского автомобилестроения является большая роль в нем иностранного капитала. Более 70% продукции производится совместными предприятиями с участием крупнейших автомобильных корпораций Германии, США, Франции, Италии, Японии и Республики Корея. Присутствие зарубежных инвесторов составляет конкуренцию национальным производителям, однако одновременно выступает положительным фактором развития китайской автомобильной отрасли, создавая необходимые условия для передачи современных технологий.

Среди факторов, сдерживающих развитие отрасли, следует назвать недостаточность собственного инновационно-инвестиционного потенциала китайских компаний, использование в производстве достаточно большой доли иностранных компонентов, а также широко распространенная имитация известных зарубежных моделей.

С целью повышения качества машин отечественного производства в автомобилестроении КНР проводится технологическое преобразование производственной базы как на основе использования зарубежных технологий, так внедрения международных стандартов качества. Важнейшим направлением повышения технического уровня производства является создание крупных интегрированных автомобильных предприятий, которые в дальнейшем будут преобразованы в гигантские автоконцерны, производящие по 5 млн. автомобилей каждый.

Генеральный секретарь китайского научного общества Фу Юю на форуме «Китайского автомобилестроения» отметил, что: «По предварительным подсчетам в последний период «Первой пятилетки» Китай станет мировым лидером производства автомобилей, а в 2012 году станет первой в мире страной по масштабам потребления автомобилей, и по масштабам их производства также выйдет на первое место в мире».

Автомобильная промышленность стимулирует развитие более чем 100 отраслей промышленности страны (металлургия, машиностроение, резиновая, обработка цветных металлов, производство тканей, текстиля и др.). Также автомобилестроение способствует строительству дорог, развитию сферы услуг, страхования, автосервиса и др.

Как показало исследование, для реализации «окна возможностей» существуют три варианта развития национального автомобилестроения.

Первый, связан с уходом государства практически из всех сфер экономической деятельности в автомобилестроении, ее открытием внешнему

миру. Этот сценарий, по нашему мнению, может привести к существенному экономическому росту производства автомобилей. Но в этом случае национальные предприятия не смогут конкурировать с зарубежными производителями на равных условиях. Это обуславливается отсутствием достаточного опыта у предприятий по самостоятельному ведению дел.

Второй вариант - расширение прямого участия государства в регулировании деятельности отрасли, что приведет к ограничению предпринимательской активности. Государство и предприятия в этом случае станут заложниками неэффективных методов управления.

Третий сценарий, основанный на высвобождении частной инициативы и усилении роли государства только в обеспечении благоприятных условий для хозяйствования. Третий вариант развития автомобилестроения является наиболее оптимальным, так как он позволяет создать эффективную связь между бизнесом и государством.

В тоже время работа в условиях тесного взаимодействия со многими странами вызывает целый ряд проблем. Они касаются, в первую очередь, характера развития национального автомобилестроения. Позитивное развитие этого направления предполагает необходимость рассмотрения методологических аспектов такого взаимодействия.

Вывод. Анализируя опыт развития национального автомобилестроения Китая и передовых стран, полагаем, что основные тенденции в развитии инвестиционного потенциала предприятий отрасли будут иметь место, если:

- автомобилестроение ждет новая волна научно-технических, экономических и социальных преобразований;
- произойдет увеличение производства и спроса на автомобили, использующие альтернативные виды топлива.

Все это в свою очередь потребует:

- рационализации структуры производства автомобильной продукции;
- повышения конкурентоспособности автомобильной продукции и отрасли;
- усиления процессов интеграции предприятий
- дальнейшее усиление процесса разработки собственных марок автомобилей на основе существующих моделей, а именно «модель FAW», «модель Chery», «модель Changan».

Список литературы: 1. Хуан Хуай. Развитие автомобилестроения КНР // Вопросы экономических наук. - М: Издательство «Компания Спутник +», 2009. №1(34).С.79-80. 2. Глобализация структуры конкуренции и соответствующие стратегии автомобилестроения Гуанчжоу Жипао. 14.01.2011 3. Государственный совет по исследованию развития «Доклад о развитии автомобильной промышленности Китая» (2010) Общественно-научное литературное издательство, март 2011, стр222-235.

Подано до редакції 01.03.2011