

УДК 338.2

Инвестиционная привлекательность компаний автомобильной промышленности в посткоронавирусный период

К. А. Мишина¹ ✉, А. Н. Литвинов¹

¹ Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации
Ленинградский пр-т., 49, г. Москва 125167, Российская Федерация

✉ e-mail: christina-mishina@yandex.ru

Резюме

Актуальность. Инвестиционная деятельность является неотъемлемой стратегией компаний любой отрасли, отвечающей за общее благосостояние и процветание предприятия. В данной статье рассмотрены инвестиционная привлекательность и тенденции развития автомобильной промышленности. Актуальность исследования определена зависимостью устойчивого развития автомобильных компаний от внешних и внутренних факторов, происходящих в XXI веке на мировом рынке. Ограничения, введенные из-за пандемии коронавируса во всем мире, прямым образом отразились на отрасли автомобилестроения и повлияли на стоимость акций автоконцернов как в негативную, так и положительную сторону.

Целью исследования является анализ динамики стоимости автомобильных компаний на рынке и обоснование вывода об экономической эффективности инвестиционных вложений в автомобильную отрасль. В статье отмечено, что кризисный период прямым образом влияет на деятельность автомобильных концернов и на рост или падение стоимости ценных бумаг компаний.

Задачами данного исследования являются изучение современного состояния автомобильной промышленности, анализ взаимосвязи внутренних и внешних процессов компаний и стоимости их акций на мировом рынке, исследование инновационного развития автоконцернов в ближайшей перспективе.

Методология. В процессе анализа инвестиционной привлекательности применялись комплексный, методологический и системный подходы к исследованию.

Результаты. Приведены примеры динамики стоимости ценных бумаг 10 мировых лидирующих автомобильных концернов и рассмотрены перспективы развития данной отрасли в ближайшем будущем.

Выводы. В результате исследования сделаны выводы о значительной роли автомобильной промышленности в мировой экономике, о взаимозависимости стоимости компании на фондовом рынке и процессах, происходящих внутри автомобильного бизнеса и на мировой арене в целом, о целесообразности инвестиционных вложений в компании автомобильной отрасли в 2021 г.

Ключевые слова: автомобильная промышленность; доходность; конкурентное преимущество; инвестиционная привлекательность; инновации; фондовый рынок.

Конфликт интересов: В представленной публикации отсутствует заимствованный материал без ссылок на автора и (или) источник заимствования, нет результатов научных работ, выполненных авторами публикации лично и (или) в соавторстве, без соответствующих ссылок. Авторы декларируют отсутствие конфликта интересов, связанных с публикацией данной статьи.

Для цитирования: Мишина К. А., Литвинов А. Н. Инвестиционная привлекательность компаний автомобильной промышленности в посткоронавирусный период // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. 2021. Т. 11, № 2. С. 126–137.

Поступила в редакцию 17.02.2021

Принята к публикации 16.03.2021

Опубликована 30.04.2021

© Мишина К. А., Литвинов А. Н., 2021

Investment Attractiveness of Automotive Companies in the Post-Coronavirus Period

Kristina A. Mishina¹ ✉, Alexey N. Litvinov¹

¹ Financial University under the Government of the Russian Federation
49 Leningradsky Ave., Moscow 125167, Russian Federation

✉ e-mail: christina-mishina@yandex.ru

Abstract

Relevance. Investment activity is an integral strategy of companies in any industry that is responsible for the overall well-being and prosperity of the enterprise. This article examines the investment attractiveness and development trends of the automotive industry. The relevance of the study is determined by the dependence of the sustainable development of automobile companies on external and internal factors occurring in the 21st century on the world market. Restrictions imposed due to the coronavirus pandemic around the world have had a direct impact on the automotive industry and have affected the share price of automakers in both negative and positive ways.

The purpose of the study is to analyze the dynamics of the cost of automobile companies in the market and substantiate the conclusion about of the economic efficiency of investment in the automotive industry. The article notes that the crisis period directly affects the activities of automobile concerns and the growth or decline in the value of company securities.

The objectives of this study are to study the current state of the automotive industry, analyze the relationship between internal and external processes of companies and the value of their shares on the world market, and study the innovative development of car manufacturers in the near future.

Methodology. In the process of analyzing investment attractiveness, complex, methodological and systematic approaches to research were used.

The results of the dynamics of the value of securities of 10 of the world's leading automobile concerns are given and the prospects for the development of this industry in near future are considered.

Conclusions. As a result of the study, conclusions are drawn about the significant role of the automotive industry in the global economy, the interdependence of the company's value in the stock market and the processes taking place within the automotive business and on the world stage as a whole, and the feasibility of investing in companies in the automotive industry in 2021.

Keywords: automotive industry; profitability; competitive advantage; investment attractiveness; innovation; stock market.

Conflict of interest: In the presented publication there is no borrowed material without references to the author and (or) source of borrowing, there are no results of scientific works performed by the authors of the publication, personally and (or) in co-authorship, without relevant links. The authors declares no conflict of interest related to the publication of this article.

For citation: Mishina K. A., Litvinov A. N. Investment Attractiveness of Automotive Companies in the Post-Coronavirus Period. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika. Sotsiologiya. Menedzhment = Proceedings of the Southwest State University. Series: Economics, Sociology and Management.* 2021; 11(2): 126–137. (In Russ.)

Received 17.02.2021

Accepted 16.03.2021

Published 30.04.2021

Введение

В XXI веке автомобильный бизнес характеризуется как высококонкурентная отрасль экономики. Достаточно тяжело сказать, какая марка автомобиля на современном мировом рынке наиболее привлекательна для потребителя [1]. На это может влиять успешная и яркая рекламная кампания, репутация компании,

история бренда, уровень вовлеченности в инновационную сферу и технологические новшества, а также окружение покупателя, обзоры сайтов, статьи в журналах и т. д. Можно сказать, что все эти факторы способствуют приобретению товара [2]. Чтобы сохранить текущие позиции на современном рынке и достичь лидирующих позиций, автодилерам приходится непрерывно развиваться, осваивая новые тех-

нологии и расширяя сферу деятельности [3]. Чтобы это реализовать, им необходимо обладать соответствующими финансовыми ресурсами. У всех компаний наступает такой период, когда дальнейшее развитие невозможно без притока дополнительных инвестиций [4]. В такой момент перед автобизнесом ставятся задачи, которые могут способствовать повышению их инвестиционной привлекательности.

Инвестиционная деятельность любого экономического субъекта – одна из главных его стратегий, которая предполагает выполнение конкретных действий по улучшению его благосостояния [5]. События, произошедшие в 2020 г., не обошли стороной автомобильную отрасль экономики. Ограничения, ставшие одним из последствий COVID-19, прямым образом отразились на деятельности компаний автомобильной промышленности, прибыльности данного бизнеса, а также инвестиционной привлекательности компаний по всему миру.

Материалы и методы

Осуществление инвестирования в автомобильную промышленность отличается особенностями, заключающимися в составляющих сферах деятельности организаций данной отрасли экономики [6]. Мировой автомобильный рынок есть совокупность экономических отношений между субъектами рынка с целью реализации автомобильной продукции и связанных с ней услуг, основанных на взаимном согласии предпринимателей и клиентов продукции. Основные сферы автомобильного бизнеса находятся в непосредственном взаимодействии и взаимозависимости друг от друга [7]. Чтобы занять лидирующие позиции на мировом рынке и повысить эффективность реализуемой деятельности, концернам автомобильного бизнеса стоит постоянно расширять масштабы деятельности. Для этого им необходимо располагать соответ-

ствующим объемом финансовых ресурсов, поэтому собственных может не хватать в необходимом количестве. Для этого нужны привлеченные ресурсы [8]. Инвестиционную привлекательность компаний автомобильной промышленности можно считать интегральной характеристикой компании с точки зрения перспективности ее развития, доходности вложенных инвестиций и уровня инвестиционных рисков. При оценке инвестиционной привлекательности бизнеса важно учитывать не только внешние и внутренние факторы, но и количественные, качественные [9].

Чтобы прийти к выводу о рациональности инвестиционных вложений в компании автомобильной промышленности в 2021 г., необходимо изучить динамику стоимости акций ряда компаний за последний год, а также ряд факторов, способствующих росту и падению стоимости акций в условиях пандемии 2020 г. [10]. Для осуществления покупки акций необходимо получить выход на фондовую биржу. Но для получения прибыли нужны также терпения, знания и значительный капитал [11].

Для анализа взяты 10 компаний стран США, Германии, Японии, Южной Кореи, Франции, являющиеся лидерами в мировом автомобильном бизнесе. Отчетный период охватывает 12 месяцев (2 марта 2020 г. – 1 марта 2021 г.). Каждый автоконцерн, торгующийся на бирже страны своего производства, имеет свою валюту сделки, а также индивидуальный тикер на бирже и стоимость акции на период [12]. Для примера создан портфель, состоящий из 100 акций анализируемых 10 компаний. Сумма сделки каждого автоконцерна зависит от цены за 1 акцию компании на момент открытия и закрытия с учетом курса валюты. Итого портфель на 2 марта 2020 г. составлял 4 766 064,04 руб. Курс доллара составлял 66,99 руб., евро – 73,72 руб., иены – 61,54 руб. Данные представлены ниже (табл. 1).

Таблица 1. Портфель акций автокомпаний на момент открытия 02.03.2020 г.

Название авто-компании	Биржа	Валюта сделки	Цена за 1 шт.	Количество	Сумма сделки	Итог (открытие)	
General Motors	Нью-Йорк	долл.	31,42 долл.	10	314,20 долл.	21 048,54 руб.	
Ford Motor	Нью-Йорк	долл.	6,96 долл.	10	69,60 долл.	4 662,57 руб.	
BMW AG	Xetra	евро	58,00 евро	10	580,00 евро	42 759,63 руб.	
Daimler AG	Xetra	евро	37,13 евро	10	371,30 евро	27 373,54 руб.	
Hyundai – Kia	Лондон	долл.	27,50 долл.	10	275,00 долл.	18 422,50 руб.	
Volkswagen AG	Xetra	евро	152,70 евро	10	1 527,00 евро	112 575,78 руб.	
Honda Motor	Нью-Йорк	долл.	25,95 долл.	10	259,50 долл.	17 384,14 руб.	
Toyota Motor Corporation	Токио	иена	7 154,000 иен	10	71 540,000 иен	4 402 671,76 руб.	
Renault – Nissan – Mitsubishi	Париж	евро	26,50 евро	10	265,00 евро	19 536,73 руб.	
Tesla	NASDAQ	долл.	148,72 долл.	10	1 487,20 долл.	99 628,87 руб.	
				Всего акций	100	Итого (открытие)	4 766 064,04 руб.

Примечание: Составлено на основе [13].

Результаты и их обсуждение

Динамика стоимости акций имеет тенденцию падения в период март-август 2020 г. Причиной тому является COVID-19. Например, два крупнейших по объему продаж автопроизводителя – Toyota и Volkswagen лишились \$69,6 млрд в первой половине 2020 г. Американские концерны тоже оказались в убытке: GM, Ford Motor и Fiat Chrysler вместе лишились \$69,2 млрд. Негативные последствия отразились и на компании, производящей электромобили, Tesla. Она во втором квартале 2020 г. потерпела убытки, которые смогла покрыть за счет высокой прибыли первого квартала 2020 г. [14]. Пандемия повлияла еще и на то, что в начале весны 2020 г. приостановили производство на многих автомобилестроительных заводах по всему миру. Из-за распространения коронавируса убытки понесли Ford Motor, концерн Jaguar Land Rover, Toyota Motor Corporation и BMW AG и многие другие [15]. Компания Kia Motors, например, была вынуждена остановить работу на двух крупных предприятиях в Южной Корее. В незапланированный отпуск отправлено более 6 тыс. сотрудников двух заводов в Кванмене [16]. Что касается фондовых рынков, то акции авто-

компаний заметно подешевели при введении чрезвычайных мер по предотвращению распространения коронавируса [17]. Рынок 2021 г. все еще ощущает краткосрочное давление пандемии, которое остается интенсивным. Ассоциация европейских производителей автомобилей (ACEA) отметила, что продажи автомобилей в Европе в январе упали почти на 24% по сравнению с тем же периодом в прошлом году, поскольку последняя волна COVID-19 привела к закрытию автосалонов по всему континенту [13]. Но несмотря на отрицательное влияние пандемии и временную остановку работы большинства предприятий, есть и пример того, как японский концерн Toyota преодолел сложности и к концу 2020-го нарастил объем производства своих машин до рекордного уровня за всю 83-летнюю историю компании. Причиной такого успеха стал повышенный спрос на китайском автомобильном рынке. Зато в Европе Toyota реализовала машин меньше, чем в 2019 г., составив объем продаж около 960 000 автомобилей (-8,5%). В России официальные дилеры японского автоконцерна продали также меньший объем машин, по сравнению с 2019 г., а именно 113 915 автомобилей (-10,5%) [18].

Рост и падение акций автомобильных концернов отражены на рисунке 1. Цены акций представлены в руб. и зависят от курса доллара, евро и иены по среднему значению за год. Данные отражены за период 2 марта 2020 г. – 1 марта 2021 г., отражая стоимость акций в начале каждого месяца в течение года. Стоит отметить, что график работы бирж Америки, Японии, Германии отличался в мае, июне и октябре 2020 г. Так, расчет немецких компаний BMW AG, Daimler AG и концерна Renault – Nissan – Mitsubishi в мае 2020 г. ведется не с 1 мая, а с 4 мая. Также стоимость ак-

ций BMW AG и Daimler AG не с 1 июня, а со 2 июня 2020 г. А в октябре 2020 г. японская биржа не работала 1 октября, поэтому расчет концерна Toyota Motor Corporation ведется со 2 октября 2020 г.

На момент окончания рассчитываемого периода (1 марта 2021 г.) стоимость портфеля составила 6 874 532,90 руб. с учетом курса валют. Курс доллара составил 74,44 руб., курс евро – 90,37 руб., курс иены – 70,20 руб. Стоимость акций 10 автомобильных компаний на момент закрытия портфеля представлена ниже (табл. 2).

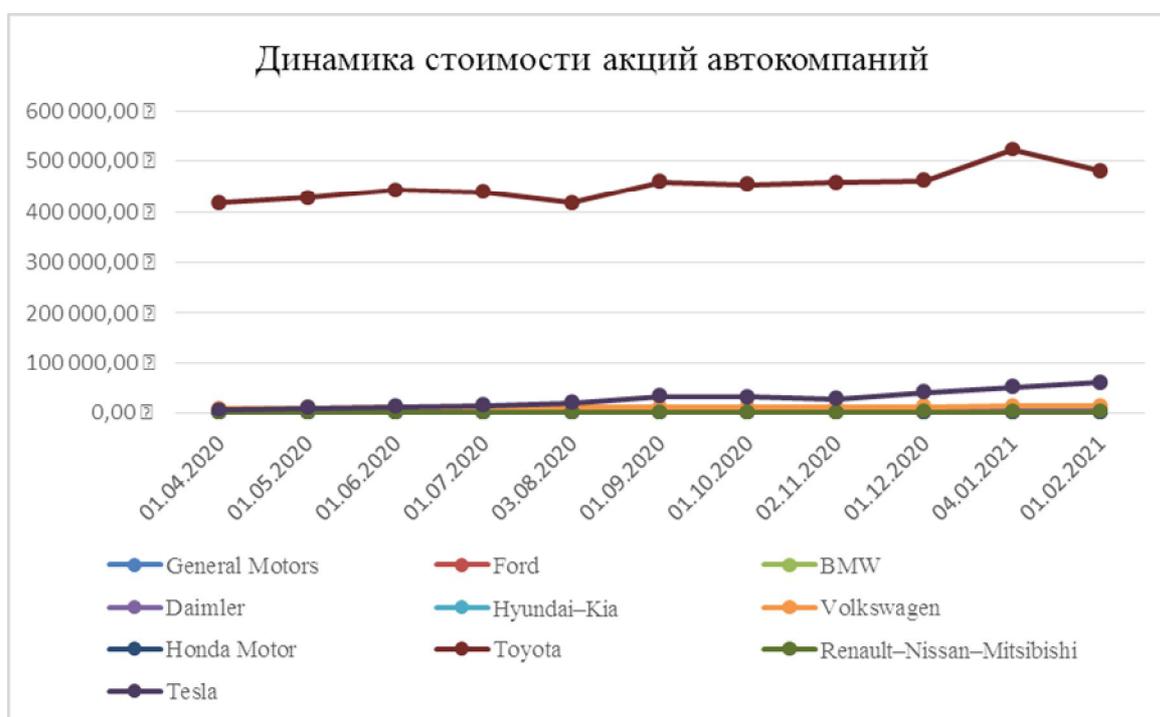


Рис. 1. Динамика стоимости акций 10 автокомпаний (составлен на основе [13])

Таблица 2. Портфель акций автокомпаний на момент закрытия (01.03.2021 г.)

Название автокомпания	Цена за 1 шт.	Количество	Сумма сделки	Итог (закрытие)
General Motors	52,54 долл.	10	525,40 долл.	39 109,357 руб.
Ford Motor	11,98 долл.	10	119,80 долл.	8 917,589 руб.
BMW AG	72,12 евро	10	721,15 евро	65 173,426 руб.
Daimler AG	66,60 евро	10	666,00 евро	60 189,284 руб.
Hyundai – Kia	48,60 долл.	10	486,00 долл.	36 176,528 руб.
Volkswagen AG	194,55 евро	10	1 945,50 евро	175 823,201 руб.
Honda Motor	28,48 долл.	10	284,80 долл.	21 199,743 руб.
Toyota Motor Corporation	7 925,000 иен	10	79 250,000 иен	5 899 156,025 руб.
Renault – Nissan – Mitsubishi	37,63 евро	10	376,30 евро	34 007,849 руб.
Tesla	718,43 долл.	10	7 184,30 долл.	534 779,894 руб.
Всего акций		100	Итого (закрытие)	6 874 532,90 руб.

Примечание. Составлена на основе [13].

Максимальная и минимальная цена за год достигнуты примерно в одинаковый период у всех компаний. Минимум связан с пандемией коронавируса в мире и пришелся на период середины-конца марта 2020 г. у компаний Daimler AG, Ford Motor, GM, Volkswagen AG, Hyundai-Kia, Toyota Motor Corporation, альянс Renault – Nissan – Mitsubishi, Tesla и ноября-декабря 2020 г. для компаний Honda Motor и BMW AG. Трудно представить, но Tesla в 2020-2021 гг. пережила как крупнейший обвал, так и рекордный взлет. Forbes пишет, что Илон Маск потерял \$13 млрд состояния за один день из-за снижения акций Tesla. Капитал бизнесмена снизился до \$169,1 млрд, потеряв за сутки 7,17%. Падение акций Tesla аналитики связывают с тем, что эпидемия коронавируса не желает сбавлять обороты, а инвесторы предпочли отказаться от сектора высоких технологий и сделать ставку на циклические акции [19].

Максимум для компаний связан с периодом смягчения ограничений пандемии и пришелся для компаний на конец 2020 г. – начало 2021 г. Акции Daimler, например, 19 февраля 2021 г. взлетели до самого высокого уровня почти за три года с тех пор, как компания объявила о своем намерении выделить грузовое подразделение. Акции Daimler выросли до 67,22 евро за счет публикации данных, которые показали его высокую прибыльность и денежный поток в конце 2020 г. благодаря резкому росту объема продаж

в Китае. В результате Daimler получил в 2020 г. 8,3 млрд евро (\$10 млрд) свободного денежного промышленного потока. Из этого следует, что пандемия не стала самой большой проблемой для флагмана немецкого машиностроения на протяжении последних пяти десятилетий. Что снизило оценку, так это устрашающая перспектива модернизации двигателей внутреннего сгорания и улучшения возможностей их программного обеспечения. В обоих случаях бросается в глаза растущая скорость трансформации. Причина роста акций еще одного немецкого гиганта Volkswagen, цена которого 24 февраля 2021 г. подскочила до 52-недельного максимума и достигла 195,10 евро, объясняется реакцией на сообщение, появившееся в Manager Magazine, о том, что группа из Вольфсбурга рассматривает возможность выделения Porsche, своего самого ценного и прибыльного бренда, в стремлении сократить разрыв в оценке его стоимости с конкурентами нового поколения. Этот шаг также принесет группе до \$24 млрд, которые помогут профинансировать десятилетний процесс переоснащения для перехода на производство электромобилей [13]. Отдельно стоит отметить, что максимум и минимум цен акций у компании BMW AG пришелся на октябрь-ноябрь 2020 г., а у Honda Motor одинаковая минимальная цена достигалась 23 марта 2020 г. и 4 апреля 2020 г. Данные представлены ниже (табл. 3).

Таблица 3. Максимальные и минимальные цены акций автокомпаний за период 2 марта 2020 г. – 1 марта 2021 г.

Название автокомпаний	Максимум за год достигнут	Максимум за год составляет	Минимум за год достигнут	Минимум за год составляет
General Motors	08.02.2021	56,88 долл.	18.03.2020	16,80 долл.
Ford Motor	24.02.2021	12,27 долл.	23.03.2020	4,01 долл.
BMW AG	24.11.2020	76,68 евро	28.10.2020	58,06 евро
Daimler AG	19.02.2021	67,22 евро	19.03.2020	21,84 евро
Hyundai – Kia	11.01.2021	68,00 долл.	19.03.2020	14,35 долл.
Volkswagen AG	24.02.2021	195,10 евро	18.03.2020	101,50 евро
Honda Motor	04.12.2020	30,18 долл.	23.03.2020 и 03.04.2020	19,86 долл.

Название автокомпании	Максимум за год достигнут	Максимум за год составляет	Минимум за год достигнут	Минимум за год составляет
Toyota Motor Corporation	15.02.2021	8 456,000 иен	16.03.2020	5 941,000 иен
Renault – Nissan – Mitsubishi	08.02.2021	40,44 евро	16.03.2020	14,55 евро
Tesla	08.01.2021	880,02 долл.	18.03.2020	72,24 долл.

Примечание. Составлена на основе [13].

Разница между минимальной и максимальной стоимостью акций у всех компаний варьируется. Если у Tesla, например, с марта 2020 г. по январь 2021 г. цена возросла в 12 раз, то у BMW AG рост цены наблюдался всего лишь с разностью в месяц и увеличился в 1,32 раза. Рассмотрим диапазон стоимостной разницы 10 автокомпаний (табл. 4).

Таким образом, инвестиционное вложение в компании автобизнеса вы-

годно, так как доходность портфеля составила 2 108 468,85 руб. (44,24%), т. е. стоимость 100 акций автомобильных компаний увеличилась в 1,44 раза. Доходность портфеля в процентном находится отношением общей доходности за рассматриваемый период к стоимости портфеля на момент открытия, умноженным на 100% [20]. Данные представлены ниже (табл. 5).

Таблица 4. Стоимостный диапазон цен акций автокомпаний за период 2 марта 2020 г. – 1 марта 2021 г.

Название автокомпании	Максимум за год составляет	Минимум за год составляет	Разница между мин. и макс. стоим. акций (стоимость)	Разница между мин. и макс. стоим. акций (объем)
General Motors	56,88 долл.	16,80 долл.	40,08 долл.	3,39
Ford Motor	12,27 долл.	4,01 долл.	8,26 долл.	3,06
BMW AG	76,68 евро	58,06 евро	18,62 евро	1,32
Daimler AG	67,22 евро	21,84 евро	45,38 евро	3,08
Hyundai – Kia	68,00 долл.	14,35 долл.	53,65 долл.	4,74
Volkswagen AG	195,10 евро	101,50 евро	93,60 евро	1,92
Honda Motor	30,18 долл.	19,86 долл.	10,32 долл.	1,52
Toyota Motor Corporation	8 456,000 иен	5 941,000 иен	2 515,000 иен	1,42
Renault – Nissan – Mitsubishi	40,44 евро	14,55 евро	25,89 долл.	2,78
Tesla	880,02 долл.	72,24 долл.	807,78 долл.	12,18

Примечание. Составлена на основе [13].

Таблица 5. Доходность акций автокомпаний за период 2 марта 2020 г. – 1 марта 2021 г.

Название автокомпании	Итог (открытие)	Итог (закрытие)	Доходность за период
General Motors	21 048,54 руб.	39 109,357 руб.	18 060,82 руб.
Ford Motor	4 662,57 руб.	8 917,589 руб.	4 255,02 руб.
BMW AG	42 759,63 руб.	65 173,426 руб.	22 413,80 руб.
Daimler AG	27 373,54 руб.	60 189,284 руб.	32 815,75 руб.
Hyundai – Kia	18 422,50 руб.	36 176,528 руб.	17 754,03 руб.
Volkswagen AG	112 575,78 руб.	175 823,201 руб.	63 247,42 руб.
Honda Motor	17 384,14 руб.	21 199,743 руб.	3 815,60 руб.

Окончание табл. 5

Название автокомпании	Итог (открытие)	Итог (закрытие)	Доходность за период
Toyota Motor Corporation	4 402 671,76 руб.	5 899 156,025 руб.	1 496 484,27 руб.
Renault–Nissan–Mitsubishi	19 536,73 руб.	34 007,849 руб.	14 471,12 руб.
Tesla	99 628,87 руб.	534 779,894 руб.	435 151,03 руб.
	Итого (открытие)	Итого (закрытие)	Доходность
	4 766 064,04 руб.	6 874 532,90 руб.	2 108 468,85 руб. (44,24%)

Примечание. Составлена на основе [13].

Еще одна причина, по которой стоит инвестировать в компании автомобильной промышленности, – это перспективы расширения бизнеса границ [21]. Внедрение инноваций в автобизнес является будущим мирового автопрома. Электромобили набирают все большую популярность в XXI в. [22]. Сегодня все больше и больше моделей производятся полностью на электротяге или гибридные. Многие компании, например BMW, Porsche, Toyota, уже достигли успехов в этой области. Тренд на электромобили очевиден – они становятся столь популярными, практичными и надежными, так как они являются дешевыми, чистыми и простыми в производстве энергоресурсами. Данный факт может привести к масштабной автомобильной революции [23]. Технологии XXI века могут помочь в производстве, что на своем примере уже доказывал бренд Tesla. Но несмотря на известность американской компании, китайский рынок пока считается лидером в данной отрасли. На китайском рынке конкурируют автомобильные компании Nio и Xpeng (Xiaopeng Motors) с капитализацией \$7,7 и \$24,2 млрд [14]. Так как рынок электрифицированных автомобилей еще не такой конкурентный, в него вступают ежегодно все больше компаний. Например, американский автоконцерн General Motors продолжает расширять инвестиции в электромобили. GM до 2025 г. потратит на производство электрокаров и беспилотников \$27 млрд [24]. Daimler не отстает от конкурентов и стремительно переходит на электрификацию. Генеральный директор компании

Ола Каллениус сказал во время видеоконференции, посвященной результатам автомобилестроения, что доля продаж электромобилей в этом году может удвоиться в процентах от общих продаж Daimler и составит примерно одну шестую от общего объема продаж автомобилей. В 2019 г. электромобили составляли всего 2% от продаж автомобилей Mercedes [13]. А другой немецкий автоконцерн VW Group, как пишет Manager Magazine, к 2030 г. хочет довести количество электрокаров до 70% от всех выпускаемых авто и нуждается в новых источниках финансирования для ускорения их производства. Volkswagen в настоящее время стоит на бирже почти 90 млрд евро, а Tesla — около \$760 млрд [25]. VW покоряет горизонты инновационного машиностроения, и в феврале 2021 г. немецкий концерн объявил о заключении соглашения о далеко идущем сотрудничестве с подразделением облачного сервиса Microsoft для разработки «по воздуху» обновлений программного обеспечения для своих моделей. Такой шаг должен помочь сократить его отставание от Tesla, которая обладает четким и неоспоримым лидерством в этой области [13].

Выводы

Любая компания стремится к эффективной деятельности, достижению конкурентных преимуществ, развитию и расширению своего бизнеса. Для реализации таких планов необходимо иметь привлекательность для инвесторов, особенно в кризисный период [26]. Испытания, с которыми столкнулись автокон-

церны по всему миру из-за пандемии коронавируса, оказались новыми и непредсказуемыми для общества и производства, результат которых отражается на фондовой бирже. Если в первой половине 2020 г. наблюдалась отрицательная динамика, связанная с закрытием автосалонов, заводов, то в конце года ситуация в отрасли наладилась, повысился как спрос на выпускаемую продукцию, так и объем предложения, что отразилось на динамике стоимости акций компаний на мировом фондовом рынке. Рост акций автоконцернов связан с улучшением ситуации как в автомобильной сфере, так и в мире в целом. Люди снова могут покупать, а заводы производить, соответственно. Инвестирование в автомобильную отрасль

способствует развитию бизнеса и внедрению инновации во все процессы деятельности компаний, что влечет к еще большему расширению и проникновению на рынок [27]. Без инвестиционных вложений компании не имеют будущего, поэтому неотъемлемой частью стратегий становится повышение инвестиционной привлекательности [28]. Современные тенденции дают автокомпаниям возможность к инновационному внедрению, переходу на новый уровень, увеличению объема продаж и даже проникновению на соседние рынки, поэтому компаниям автомобильной промышленности необходимо обладать инвестиционной привлекательностью, гарантирующей развитие и процветание на мировом рынке [29].

Список литературы

1. Портер М. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость. М.: Альпина Паблишер, 2016. 552 с.
2. Шаркова А. В., Ахметшина Л. Г. Экономика организации. Практикум. М.: Дашков и Ко, 2016. 120 с.
3. Чалдаева Л. А. Экономика организации: учебник. М.: Юрайт, 2015. 410 с.
4. Дамодаран А. Инвестиционная оценка. М.: Альпина Бизнес Букс, 2015. 121 с.
5. Лахметкина Н. И. Инвестиционная стратегия предприятия: учебное пособие. М.: КноРус, 2014. 232 с.
6. Оценка стоимости бизнеса: учебник / М. А. Эскиндаров, М. А. Федотова [и др.]; под ред. М. А. Эскиндарова, М. А. Федотовой. М.: Кнорус, 2016. 272 с.
7. Мескон М. Х., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента: [пер. с англ.]. М.: Дело, 2009. 704 с.
8. Басовский Л. Е., Басовская Е. Н. Экономическая оценка инвестиций: учебное пособие. М.: ИНФРА-М, 2008. 241 с.
9. Корчагин Ю. А., Маличенко И. П. Инвестиции и инвестиционный анализ. М.: Феникс, 2014. 608 с.
10. Маркова Г. В. Экономическая оценка инвестиций: учебное пособие. М.: КУРС: НИЦ ИНФРА-М, 2015. 144 с.
11. Григорьев Л. Развитие электромобильного транспорта в России и мире // Энергетический бюллетень. 2017. № 52. С. 3.
12. Царихин К. Инвестиции в акции – просто и понятно: монография. М.: Эксмо, 2015. 152 с.
13. Автопроизводители Германии в процессе трансформации. URL: <https://ru.investing.com/news/stock-market-news/article-2035793> (дата обращения: 06.12.2020).
14. Как пандемия повлияла на автопроизводителей. URL: <https://bcs-express.ru/novosti-i-analitika/kak-pandemiia-povliiala-na-avtoproizvoditelei> (дата обращения: 02.12.2020).
15. Пандемия коронавируса продолжает «закрывать» автозаводы в Европе. URL: <https://dvizhok.su/business/pandemiya-koronavirusa-prodolzhaet-zakryivat-avtozavodyi-v-evrope> (дата обращения: 12.01.2021).
16. Kia остановила работу двух крупных заводов из-за коронавируса. URL: <https://www.autonews.ru/news/5f633f949a7947f07ca88e7a> (дата обращения: 28.01.2021).

17. Коронавирус ударил по фондовым рынкам. URL: <https://www.bbc.com/russian/news-51627243> (дата обращения: 13.01.2021).
18. Toyota обогнала Volkswagen и стала лидером по продажам автомобилей в Европе. URL: <https://rg.ru/2021/01/28/toyota-obognala-volkswagen-i-stala-liderom-po-prodazham-avtomobilej-v-mire.html> (дата обращения: 14.01.2021).
19. Tesla теряет популярность. URL: <https://ru.investing.com/news/stock-market-news/article-2036231> (дата обращения: 17.01.2021).
20. Липсиц И. В., Коссов В. В. Инвестиционный анализ. Подготовка и оценка инвестиций в реальные активы: учебник. М.: НИЦ Инфра-М, 2013. 320 с.
21. Друкер П. Бизнес и инновации. М.: Вильямс, 2007. 432 с.
22. Пизано Г. Креативное созидание: Системный подход к инновациям в крупных компаниях: учебное пособие. М.: Альпина Паблишер, 2020. 54 с.
23. Паничкин Г. Ю., Попадюк Т. Г. «Традиционные» и «платформенные» бизнес-модели. Анализ особенностей и тенденций развития // Проблемы теории и практики управления. 2020. № 11. С. 94-110.
24. GM и LG хотят построить новый завод батарей для электрокаров в США. URL: <https://quote.rbc.ru/news/article/6041080a9a794740ef6329b4> (дата обращения: 15.01.2021).
25. Акции Volkswagen подскочили на новостях о возможном IPO Porsche. URL: <https://ru.investing.com/news/stock-market-news/article-2035550> (дата обращения: 11.01.2021).
26. Гришин Н. Интернет-блокбастер // Секрет фирмы (Коммерсантъ). 2014. № 3 (339). С. 22–27.
27. Вадель О. А. Управление эффективностью инвестиционного проекта в концепции инвестиционного проекта в концепции стоимостного подхода // Менеджмент в России и за рубежом. 2011. № 6. С. 35-42.
28. Боброва О. С., Цыбуков С. И., Бобров И. А. Основы бизнеса: учебник и практикум для академического бакалавриата. М.: Юрайт, 2019. 330 с.
29. Ветрова Е. Н., Лапочкина Л. В. Трансформация промышленного развития на современном этапе развития экономики // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. 2016. № 3(245). С. 38-47.

References

1. Porter M. Konkurentnoe preimushchestvo: Kak dostich' vysokogo rezul'tata i obespechit' ego ustoichivost' [Competitive advantage: How to achieve a high result and ensure its sustainability]. Moscow, Alpina Publisher, 2016. 552 p.
2. Sharkova A. V., Akhmetshina L. G. Ekonomika organizatsii. Praktikum [Economics of organization. Workshop]. Moscow, Dashkov and Co. Publ., 2016. 120 p.
3. Chaldaeve L. A. Ekonomika organizatsii [Economics of organization]. Moscow, Yurayt Publ., 2015. 410 p.
4. Damodaran A. Investitsionnaya otsenka [Investment assessment]. Moscow, Alpina Business Books Publ., 2015. 121 p.
5. Lakhmetkina N. I. Investitsionnaya strategiya predpriyatiya [Investment strategy of the enterprise]. Moscow, KnoRus Publ., 2014. 232 p.
6. Eskindarov M. A., Fedotova M. A., eds. Otsenka stoimosti biznesa [Business value assessment]; ed. by M. A. Eskindarov, M. A. Fedotova. Moscow, KnoRus Publ., 2016. 272 p.
7. Mescon M. H., Albert M., Hedouri F. Osnovy menedzhmenta [Fundamentals of management]. Moscow, Delo Publ., 2009. 704 p.
8. Basovsky L. E., Basovskaya E. N. Ekonomicheskaya otsenka investitsii [Economic assessment of investments]. Moscow, INFRA-M Publ., 2008. 241 p.
9. Korchagin Yu. A., Malichenko I. P. Investitsii i investitsionnyi analiz [Investments and investment analysis]. Moscow, Feniks Publ., 2014. 608 p.

10. Markova G. V. Ekonomicheskaya otsenka investitsii [Economic assessment of investments]. Moscow, KURS, NITs INFRA-M Publ., 2015. 144 p.
11. Grigoriev L. Razvitiye elektromobilnogo transporta V Rossii I mire [Development of electric vehicle transport in Russia and the world]. *Energeticheskii Bulletin = Energy Bulletin*, 2017, no. 52, p. 3.
12. Tsarikhin K. Investitsii v aktsii – prosto i ponyatno [Investments in shares-simply and clearly]. Moscow, Eksmo, 2015. 152 p.
13. Avtoproizvoditeli Germanii v protsesse transformatsii [German car manufacturers in the process of transformation]. Available at: <https://ru.investing.com/news/stock-market-news/article-2035793>. (accessed 06.12.2020)
14. Kak pandemiya povliyala na avtoproizvoditelei [How the pandemic affected automakers]. Available at: <https://bcs-express.ru/novosti-i-analitika/kak-pandemiia-povliiala-na-avtoproizvoditelei>. (accessed 02.12.2020)
15. Pandemiya koronavirusa prodolzhaet "zakryvat" avtozavody v Evrope [The coronavirus pandemic continues to "close" car factories in Europe]. Available at: <https://dvizhok.su/business/pandemiya-koronavirusa-prodolzhaet-zakryivat-avtozavodyi-v-evrope>. (accessed 12.01.2021)
16. Kia ostanovila rabotu dvukh krupnykh zavodov iz-za koronavirusa [Kia stopped the work of two large factories due to the coronavirus]. Available at: <https://www.autonews.ru/news/5f633f949a7947f07ca88e7a>. (accessed 28.02.2021)
17. Koronavirus udaril po fondovym ryнкam [The coronavirus hit the stock markets]. Available at: <https://www.bbc.com/russian/news-51627243>. (accessed 13.01.2021)
18. Toyota obognala Volkswagen i stala liderom po prodazham avtomobilei v Evrope [Toyota has overtaken Volkswagen and become the leader in car sales in Europe]. Available at: <https://rg.ru/2021/01/28/toyota-obognala-volkswagen-i-stala-liderom-po-prodazham-avtomobilej-v-mire.html>. (accessed 14.01.2021)
19. Tesla teryaet populyarnost' [Tesla is losing popularity]. Available at: <https://ru.investing.com/news/stock-market-news/article-2036231>. (accessed 17.01.2021)
20. Lipsits I. V., Kossov V. V. Investment analysis. Podgotovka I otsenka investitsii V real'nye aktivy [Preparation and evaluation of investments in real assets]. Moscow, SIC Infra-M Publ., 2013. 320 p.
21. Drucker P. Biznes i innovatsii [Business and innovation]. Moscow, Williams Publ., 2007. 432 p.
22. Pisano G. Kreativnoe sozidanie: Sistemnyi podkhod k innovatsiyam v krupnykh kompaniyakh [Creative creation: a Systematic approach to innovation in large companies]. Moscow, Alpina Publisher, 2020. 54 p.
23. Panichkin G. Yu., Popadyuk T. G. "Traditsionnye" i "platformnyye" biznes-modeli. Analiz osobennostei i tendentsii razvitiya ["Traditional" and "platform" business models. Analysis of features and development trends]. *Problemy teorii i praktiki upravleniya = Problems of Management Theory and Practice*, 2020, no. 11, pp. 94-110.
24. GM i LG khotyat postroit' novyi zavod batarei dlya elektrokarov v SShA [GM and LG want to build a new battery factory for electric cars in the United States]. Available at: <https://quote.rbc.ru/news/article/6041080a9a794740ef6329b4>. (accessed 15.01.2021)
25. Aktsii Volkswagen podskochili na novostyakh o vozmozhnom IPO Porsche [Volkswagen shares jumped on news of a possible Porsche IPO]. Available at: <https://ru.investing.com/news/stock-market-news/article-2035550>. (accessed 11.01.2021)
26. Grishin N. Internet-blokbaster [Internet-blockbuster]. *Sekret firmy (Kommersant) = Secret of the Firm (Kommersant)*, 2014, no. 3 (339), pp. 22-27.
27. Vadel O. A. Upravlenie effektivnost'yu investitsionnogo proekta v kontseptsii investitsionnogo proekta v kontseptsii stoimostnogo podkhoda [Managing the effectiveness of an investment project in the concept of an investment project in the concept of a cost approach]. *Menedzhment v Rossii i za rubezhom = Management in Russia and Abroad*, 2011, no. 6, pp. 35-42.
28. Bobrova O. S., Tsybukov S. I., Bobrov I. A. Osnovy Biznesa [Fundamentals of business]. Moscow, Yurayt Publishing House, 2019. 330 p.
29. Vetrova E. N., Lapochkina L. V. Transformatsiya promyshlennogo razvitiya na sovremennom etape razvitiya ekonomiki [Transformation of industrial development at the current stage of economic development]. *Nauchno-tekhnicheskie vedomosti Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo politekhnich-*

Информация об авторах / Information about the Authors

Мишина Кристина Андреевна, студент бакалавриата, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация
e-mail: christina-mishina@yandex.ru
ORCID: 0000-0002-9273-6386

Литвинов Алексей Николаевич, кандидат экономических наук, доцент, доцент Департамента менеджмента, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация
e-mail: alitvinov@fa.ru
ORCID: 0000-0012-3456-7890

Kristina A. Mishina, Undergraduate Student, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation
e-mail: christina-mishina@yandex.ru
ORCID: 0000-0002-9273-6386

Alexey N. Litvinov, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of Management Department, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation
e-mail: alitvinov@fa.ru
ORCID: 0000-0012-3456-7890