

10. БИЗНЕС-РЕИНЖИНИРИНГ

10.1. ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ СРАВНЕНИЙ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ С УЧЕТОМ ВАЛЮТНЫХ КУРСОВ

Кокин А.С., д.э.н., проф., заведующий кафедрой
«Финансы и финансовый менеджмент»;
Осколков И.М., ассистент кафедры «Теория и
методика дистанционного обучения»

*Нижегородский государственный
университет им. Н.И. Лобачевского*

[Перейти на Главное МЕНЮ](#)
[Вернуться к СОДЕРЖАНИЮ](#)

В статье проанализированы проблемы международного сравнения финансово-экономических показателей в условиях глобальной конкуренции. Выявлено, что ключевым аспектом данных сравнений выступают валютные курсы. Показано, что российская автомобильная промышленность имеет потенциал роста, для реализации которого необходима победа в глобальной конкуренции. Предложено понятие «финансовая относительность». Сформулирована гипотеза о выборе корректных значений валютных курсов.

В ст. 4 Федерального закона «О защите конкуренции» [1] представлено определение конкуренции, в соответствии с которым под конкуренцией понимается соперничество, борьба хозяйствующих субъектов. При этом каждый субъект не может или ограничен в возможности в одностороннем порядке воздействовать на условия функционирования рынка [1]. Компании необходимо учитывать рыночную конъюнктуру и работать с учетом ее влияния на результаты своей деятельности.

В современном мире конкуренция выходит за рамки национальных границ, трансформируется в глобальную конкуренцию. В работе [4] указано, что в современной экономической науке нет единого общепризнанного понятия глобальной конкуренции. Авторы работы [4] пришли к выводу, что глобальная конкуренция функционирует вне государственных границ. Т.е. на рынках разных стран имеет место конкурентная борьба с участием иностранных хозяйствующих субъектов. В результате глобальной конкуренции усиливается роль государства в экономической деятельности, а также международных структур; субъекты не всех стран участвуют в глобальной конкуренции; глобальная конкуренция движется к формированию монополий [4].

В работе [5] производится сравнение многонациональной и глобальной конкуренции. Многонациональная конкуренция имеет место только внутри национальных рынков. В свою очередь глобальная конкуренция проявляется в результате взаимосвязи национальных рынков через их участников, конъюнктуру. В рамках многонациональной конкуренции разрабатывается отдельная стратегия для каждого национального рынка, на котором работает компания. Глобальная конкуренция предполагает формирование глобальной стратегии для работы на мировом рынке, получения конкурентных преимуществ в разных странах. При этом акцент делается на получение конкурентных преимуществ на стратегических национальных рынках, с большой емкостью и развитой инфраструктурой [5].

В условиях конкурентной борьбы необходим инструмент для сопоставления результатов деятельности участников экономической жизни.

В теории статистики [3, с. 380-385] разработаны индексы, которые применяют для международных сопоставлений различных макроэкономических показателей. Для международных сопоставлений валового внутреннего продукта (ВВП), а также паритетов покупательной способности валют широко используется индекс ЭКШ, который представлен в виде (1) [3, с. 380-381]:

$$EKS_{B/A} = \sqrt[4]{F_{B/A}^2 * F_{B/C} * F_{C/A} * F_{B/D} * F_{D/A}}, \quad (1)$$

где

$EKS_{B/A}$ – индекс, рассчитанный по методике ЭКШ для сопоставления показателей страны B по отношению к показателям страны A ;

$F_{B/A}$ – индекс Фишера показателей страны B по отношению к показателям страны A ;

$F_{B/C}$ – индекс Фишера показателей страны B по отношению к показателям страны C ;

$F_{C/A}$ – индекс Фишера показателей страны C по отношению к показателям страны A ;

$F_{B/D}$ – индекс Фишера показателей страны B по отношению к показателям страны D ;

$F_{D/A}$ – индекс Фишера показателей страны D по отношению к показателям страны A .

Формула (1) применяется в том случае, когда сопоставляются данные из четырех стран, в данном случае из стран A, B, C, D . Индекс ЭКШ применим для многосторонних сопоставлений. В случае прямых двусторонних сопоставлений между странами используется индекс Фишера, представляющий собой средний геометрический показатель из индексов Ласпейреса и Пааше [3, с. 380].

Индексы Фишера и ЭКШ адаптированы под международные сопоставления макроэкономических показателей [3, с. 380-382]. Между тем, для оперативного сравнения цены на продукцию инвестиционного проекта с ценами на зарубежные товары-конкуренты необходимо учитывать конъюнктуру валютного рынка, значения текущих номинальных валютных курсов. Такое сравнение логично проводить в условиях глобальной конкуренции. По текущим номинальным валютным курсам производится конвертация денежных потоков по экспорту и импорту товаров, конвертируются значения цен товаров при выходе на внутренние рынки различных стран. Результаты сопоставления уровня цен на внутренних рынках разных стран зависят от значений номинальных обменных курсов валют данных стран.

Несмотря на это, в методиках определения индексов Фишера и ЭКШ, используемых для международных сопоставлений значения номинальных валютных курсов и изменения этих значений не учитываются, а используется концепция паритетов покупательной способности валют [3, с. 380-382].

Кроме этого, индексы Фишера и ЭКШ предполагают оперирование индексами цен в целом или на отдельные группы товаров [3, с. 380-382]. В свою очередь оперативное сравнение цены на продукцию инвестиционного проекта или компании с ценами на аналогичные товары-конкуренты на зарубежных внутренних рынках требует поиска новых методов для международных сопоставлений. С целью сопоставления цены

на товар на отечественном рынке с ценами, на аналогичный товар, на зарубежных рынках применяется метод Гири-Камиса [3, с. 382-383]. Формула Гири-Камиса представлена в виде (2) и (3) [3, с. 382]:

$$P_i = \frac{\sum_{j=1}^M R_j * p_{ij} * q_{ij}}{\sum_{j=1}^M q_{ij}}, (i = 1, 2, \dots, N); \quad (2)$$

$$R_j = \frac{\sum_{i=1}^N P_i * q_{ij}}{\sum_{i=1}^N p_{ij} * q_{ij}}, (j = 1, 2, \dots, M), \quad (3)$$

где

P_i – средняя международная цена i -го товара, которая выражается в единицах условной международной валюты;

R_j – паритет покупательной способности валюты страны j по отношению к условной международной валюте;

P_{ij} – цена i -го товара в стране j ;

q_{ij} – количество i -го товара в стране j ;

N – число стран, участвующих в международных сопоставлениях;

M – число анализируемых товаров или их групп.

Для сравнения макроэкономических показателей пересчет цен в условную международную валюту оправдан и целесообразен. Но если рассматривать сравнение цен товаров в контексте экспортно-импортных операций, то цены, выручку, денежные потоки, относящиеся к данным операциям, необходимо конвертировать по текущему номинальному валютному курсу, ориентироваться на валютный рынок. При этом в методе Гири-Камиса [3, с. 382-383] не учитываются номинальные курсы валют, сравниваются цены на товары на основе паритета покупательной способности валют, без учета конъюнктуры валютного рынка.

Международные сопоставления цен на различные товары необходимы.

Для победы в глобальной конкуренции необходимы инновационные разработки, повышение эффективности различных отраслей российской экономики с целью выхода продукции данных отраслей на глобальные рынки. В работе [6] сказано, что в Нижегородской области имеется автомобилестроительный потенциал, вызывающий интерес со стороны крупных машиностроительных концернов [6].

Согласно статистической информации [7, с. 274] Приволжский федеральный округ имеет лидирующие позиции по производству автобусов среди других федеральных округов Российской Федерации (табл. 1).

Таблица 1

ПРОИЗВОДСТВО АВТОБУСОВ ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ОКРУГАМ РФ [7, С. 274]

Показатель	Шт.		
	2009	2010	2011
Российская Федерация	32 740	40 944	44 244
Центральный федеральный округ	1 571	1 773	2 718
Северо-Западный федеральный округ	24	47	13
Южный федеральный округ	791	1 451	1 594
Приволжский федеральный округ	29 556	36 337	38 045
Уральский федеральный округ	798	1 227	1 754
Сибирский федеральный округ	-	109	120

Между тем, статистическая информация [7, с. 402] демонстрирует невысокие объемы производства, например, легковых автомобилей, в РФ по сравнению с другими странами, в частности, с США, Германией, Италией, Канадой, Великобританией, Францией, Японией (табл. 2). При этом наблюдается рост производства легковых автомобилей в РФ за рассматриваемый период с учетом негативного влияния мирового финансово-экономического кризиса (табл. 2) [7, с. 402].

Таблица 2

ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ [7, с. 402]

Показатель	Тыс. шт.						
	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Россия ¹²	969	1 069	1 178	1 294	1 470	600	1 210
Беларусь	0,05	-	0,04	0,2	0,3	0,3	0,4
Германия	5 132	5 350	5 537	5 736	5 542	4 817	5 540
Индия	506	1 009	1 188	1 378	1 506	1 780	2 292
Испания	2 619	2 099	2 078	2 197	1 938	1 800	1 914
Италия	1 423	726	893	911	659	661	574
Канада	1 551	1 320	-	-	1 633	1 240	1 747
Китай	728	2 969	4 069	4 957	5 310	7 619	9 662
Польша	532	540	632	695	841	818	785
Республика Корея ¹	2 626	3 356	3 424	3 752	3 452	3 158	3 866
Великобритания	1 642	1 596	1 442	1 512	1 447	1 000	1 271
США	5 542	4 321	4 367	3 924	3 777	2 247	2 840
Украина	17,1	192	267	380	402	65,7	75,3
Франция	2 880	3 110	2 722	2 551	2 698	1 820	...
Япония	8 363	9 017	9 863	9 944	9 917	6 862	8 306

Для того чтобы продукция российского автомобилестроения была экспортноориентированной, необходимо увеличение объемов производства данной продукции. В то же время она должна быть конкурентоспособной на международных рынках, в условиях глобальной конкуренции. Важные макроэкономические параметры развития автомобильной промышленности в РФ представлены в табл. 3 [2, с. 12-13].

Видно (табл. 3), что для российского автомобилестроения намечен значительный потенциал роста, реализация которого требует прочных позиций отечественных производителей автомобильной техники в условиях глобальной конкуренции. В табл. 4 [2, с. 90-92] показано, что важным аспектом развития автомобилестроения в РФ выступает усиление конкуренции на всех этапах производства и реализации продукции автомобильной промышленности. В табл. 5 представлены важные индикаторы для мониторинга реализации стратегии по развитию автомобильной промышленности до 2020 г. [2, с. 94-95].

Таким образом, автомобильная промышленность РФ будет расти. Для обеспечения этого роста необходима победа в конкурентной борьбе на глобальном рынке автотранспортных средств. В этой связи актуальной является задача разработки инструментария для международных сравнений результатов деятельности участников хозяйственной жизни. Одним из ключевых аспектов в данном инструментарии выступают валютные курсы.

Но использование валютных курсов генерирует множество проблем, например, какие значения обменных курсов выбрать, за какие периоды или в какие моменты времени и тому подобное.

¹ Включая сборку.

² 2011 г. – 1 740 тыс. шт.

Таблица 3

ОЦЕНКА ТЕКУЩИХ И ПРОГНОЗНЫХ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В РФ [2, с. 12-13]

№	Параметры	2008 г.	2009 г. (оценка)	2020 г. (прогноз)	Источник данных
Макроэкономические					
1	ВВП (с учетом индекса дефляции), млрд. руб.	32 743	38 743	63 366	Министерство экономического развития РФ (Минэкономразвития РФ)
2	Численность населения, млн. чел.	142,0	141,9	134,17	Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
3	Численность трудоспособного населения, млн. чел.	68,5	66,4	67,9	Минэкономразвития РФ
4	Доля автомобильной промышленности в ВВП, %	0,98%	0,57%	2,38%	Минэкономразвития РФ
5	Количество занятых в автомобильной промышленности от общего числа трудоспособного населения, %	0,7%	0,6%	0,6%	Минэкономразвития РФ
Рынок и производство					
Объем внутреннего рынка ³ , тыс. шт.					
6	В целом	3 202,3	1 557,4	4 166,6	Министерство промышленности и торговли РФ (Минпромторг РФ)
7	Легковые автомобили (ЛА)	2 801	1 400	3 600	Минпромторг РФ
8	Легкие коммерческие автомобили (ЛКА)	210	102	350	Минпромторг РФ
9	Грузовые автомобили (ГА)	171	44	190	Минпромторг РФ
10	Автобусы	20,3	11,4	26,6	Минпромторг РФ
Внутреннее производство, тыс. шт.					
11	В целом	1 793,6	723,6	3 745	-
12	ЛА	1 469,4	596,9	3 150	Минпромторг РФ, Росстат
13	ЛКА	196,5	75,0	280	Минпромторг РФ
14	ГА	103,7	40,1	280	Минпромторг РФ
15	Автобусы	24,0	11,6	35	Минпромторг РФ
Автомобильный парк					
16	Парк ЛА на конец года, млн. шт.	32	33,2	52	Минэкономразвития РФ; Минпромторг РФ
17	Обеспеченность, авт. / тыс. населения	225	229	363	Минэкономразвития РФ; Минпромторг РФ
18	Коэффициент выбытия, % от парка	4	3	6	Минэкономразвития РФ; Минпромторг РФ
19	Плотность парка, автомобилей / км дорог	44,79	44,71	41,7	Росстат, Минпромторг РФ

Таблица 4

ШАГИ ПО РАЗВИТИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ КЛАСТЕРОВ В РФ [2, с. 90-92]

Ключевые факторы успеха кластера	Оценка текущего развития факторов успеха кластеров	Возможные шаги по стимулированию эффективности кластеров
Масштабное автопроизводство	Масштабы были достигнуты в ущерб гибкости производства	Создание гибких производств. Партнерства с мировыми производителями
Развитие поставщиков	Лишь около 5% российских поставщиков соответствуют мировым стандартам. Большая часть поставщиков немасштабны, их издержки на 10-15% выше, чем за рубежом	Повышение требований по локализации производства. Партнерства с мировыми автопроизводителями
База сырьевых переделов	Нехватка базовых технологий (автомобильный лист, литье чугуна, цветных металлов)	Масштабные инвестиции в сырьевые переделы
Сотрудничество по научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам (НИОКР)	ОЭС не имеют собственной базы по НИОКР. Низкий уровень сотрудничества и кооперации. Не хватает независимых исследовательских и инжиниринговых центров	Государственная поддержка приоритетных НИОКР. Координация и создание консорциумов по реализации проектов НИОКР. Специализация на отдельных компетенциях. Интеграция российских инжиниринговых центров в международные исследовательские проекты
Транспортная инфраструктура	Нехватка дорожной и железнодорожной инфраструктуры. Не хватает складских мощностей в регионе. Сложности в мультимодальных перевозках	Развитие логистической инфраструктуры, в т.ч. транспортной, складской и пр. Повышение конкуренции логистических компаний. Оптимизация тарифной базы
Поддерживающие (смежные) отрасли промышленности	Частичное присутствие поддерживающих (смежных) наукоемких отраслей (авиакосмос, химия и т.п.). Недостаточная межотраслевая кооперация	Системное привлечение наукоемких отраслей
Гибкость рабочей силы	Неразвитость и неравнозначность социальной инфраструктуры в различных регионах препятствует мобильности квалифицированного персонала	Меры по поддержке переездов, компенсации отдельных видов затрат. Развитие региональной социальной инфраструктуры

³ Без учета импорта подержанных автомобилей.

Ключевые факторы успеха кластера	Оценка текущего развития факторов успеха кластеров	Возможные шаги по стимулированию эффективности кластеров
Конкурентная бизнес среда	Низкий рейтинг РФ по показателям прозрачности и коррумпированности бизнеса	Государственные меры поддержки прозрачности и снижения уровня коррупции. Государственная поддержка развития малого и среднего предпринимательства

Таблица 5

ОСНОВНЫЕ ИНДИКАТОРЫ ДЛЯ МОНИТОРИНГА РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ [2, с. 94-95]

№	Наименование индикатора	Ед. изм.	Годы												
			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Доля добавленной стоимости в автомобильной промышленности	%	21,0	25,3	26,2	27,6	30,1	33,7	37,7	41,2	43,9	45,8	47,1	25,3	48,0
2	Доля автомобильной промышленности в ВВП	%	0,98	0,57	0,60	0,66	0,78	0,97	1,26	1,57	1,85	2,05	2,21	2,31	2,38
3	Число занятых в автомобильной промышленности от общей численности населения, занятого в экономике	%	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
4	Объем инвестиций (в том числе бюджетный и иностранный) в основной капитал	Млрд. руб.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Обеспеченность автотранспортными средствами населения	ТС / тыс. насел.	225	229	231	236	244	258	280	303	323	339	350	358	363
6	Коэффициент выбытия	% от Парка	4	3	3,05	3,2	3,3	3,7	4,1	4,7	5,1	5,5	5,7	5,9	6
7	Объем производства ЛА	Млн. шт.	1,469	0,597	0,635	0,725	0,891	1,159	1,567	2,001	2,397	2,690	2,907	3,048	3,15
8	Объем производства ЛКА	Млн. шт.	0,197	0,075	0,078	0,085	0,099	0,120	0,153	0,188	0,220	0,243	0,261	0,272	0,28
9	Объем производства ГА	Млн. шт.	0,103	0,040	0,044	0,052	0,068	0,093	0,131	0,172	0,209	0,237	0,257	0,270	0,28
10	Объем производства автобусов	Млн. шт.	0,024	0,012	0,012	0,013	0,015	0,017	0,021	0,025	0,028	0,031	0,033	0,034	0,035
11	Количество новых моделей, представленных на производство	шт.	1	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3
12	Доля экспорта ЛА от объема производства	%	7,1	6,5	6,52	6,58	6,67	6,83	7,07	7,33	7,56	7,73	7,86	7,94	8
13	Доля экспорта ЛКА от объема производства	%	20,7	12,0	12,03	12,10	12,23	12,44	12,76	13,10	13,41	13,64	13,81	13,92	14
14	Доля экспорта ГА от объема производства	%	18,8	13,0	13,56	14,85	17,26	21,14	27,06	33,35	39,09	43,34	46,49	48,52	50
15	Доля экспорта автобусов от объема производства	%	18,5	12,5	12,66	13,03	13,71	14,81	16,49	18,28	19,90	21,11	22,00	22,58	23
16	Доля импорта на рынке ЛА (в том числе поддержанных)	%	59,6 12,4	46,5 0,9	46,1 0,9	45,2 0,9	43,5 0,8	40,7 0,7	36,5 0,6	31,9 0,4	27,9 0,3	24,8 0,2	22,5 0,1	21 0	20 0
17	Доля импорта на рынке ЛКА, ЛА (в том числе поддержанных)	%	43,7 21,3	32,7 20	32,7 19,7	32,8 19	33 17,7	33,2 15,6	33,6 12,4	34 9	34,3 5,9	34,6 3,6	34,8 1,9	34,9 0,8	35 0
18	Доля импорта на рынке ГА (в том числе поддержанных)	%	47,2 16,6	19,5 12,2	19,21 12,02	18,53 11,59	17,26 10,8	15,21 9,52	12,09 7,56	8,78 5,49	5,75 3,6	3,51 2,2	1,85 1,16	0,78 0,49	0 0
19	Доля импорта на рынке автобусов (в том числе поддержанных)	%	23 3	9,1 0,1	8,97 0,1	8,65 0,1	8,07 0,1	7,02 0	5,58 0	4,05 0	2,66 0	1,62 0	0,86 0	0,36 0	0 0

Если обратиться к финансовой науке, то можно прийти к выводу, что при сопоставлении различных показателей фактору времени уделяется не достаточно внимания. Между тем, это ключевой фактор финансовой и экономической науки. Естественно, в финансовых расчетах фактор времени учитывается. Но для упрощения расчетов часто пренебрегают очень короткими периодами времени (минутами, часами), а также используют приближенное количество дней в месяце, году [9]. Кроме этого, в процессе анализа часто применяются усредненные значения финансово-экономических показателей [8]. Тем самым существует проблема корректного соотношения финансово-экономических показателей в пространстве и во времени. Необходимы разработки в области финансовой относительности.

Предлагаем понятие «финансовая относительность». Финансовая относительность представляет собой корректное оперирование финансово-экономическими показателями, подразумевающее максимально точный учет двух ключевых факторов: пространства и времени.

Выбор корректных значений валютных курсов очень трудная задача. Необходимы теоретико-методологические разработки, позволяющие максимально точно

учитывать пространство и время при выборе значений валютных курсов. Учет пространства и времени предполагает поиск ответов на следующие вопросы:

1. На каких валютных рынках и биржах брать значения валютных курсов?
2. За какие моменты времени брать значения валютных курсов?

Корректные значения валютных курсов необходимо соотносить по времени и пространству с финансово-экономическими показателями, используемыми для международных сравнений. Данные финансово-экономические показатели рассчитываются с использованием валютных курсов, некорректное использование которых может исказить результаты международных сравнений.

Таким образом, в условиях глобальной конкуренции необходимо проводить международные сравнения на основе инструментария, предполагающего расчет различных финансово-экономических показателей. Ключевым элементом методик расчета данных показателей выступают корректные значения валютных курсов. Решение задачи разработки теоретико-методологических основ выбора корректных значений валютных курсов находится в области финансовой относительности.

Литература

1. О защите конкуренции [Электронный ресурс] : федер. закон от 26 июля 2006 г. №135-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=148990;fld=134;dst=4294967295;rnd=0.893065453978501;from=132761-0>, свободный (дата обращения: 29.08.2013).
2. Стратегия развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 г. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>, свободный (дата обращения: 25.12.2013).
3. Едронова В.Н. Общая теория статистики [Текст] : учеб. / В.Н. Едронова, М.В. Едронова. – М. : Юристъ, 2001. – 511 с.
4. Зобова Л.Л. Глобальная конкуренция как разновидность пространственной конкуренции [Электронный ресурс] / Л.Л. Зобова, Е.К. Орлова // Современные проблемы науки и образования. – 2012. – №4. URL: <http://www.science-education.ru/pdf/2012/4/237.pdf>, свободный (дата обращения: 22.08.2013).
5. Международный менеджмент [Текст] / под ред. Пивоварова С.Э., Тарасевича Л.С., Майзеля А.И. – СПб. : Питер, 2001. – 576 с. : ил. (Учебники для вузов).
6. Морозова Г.А. и др. Особенности развития промышленности в регионе в современных условиях [Электронный ресурс] / Г.А. Морозова, Д.А. Корнилов, Н.Ф. Поляков // Управление экономическими системами: (электронный научный журнал). – 2012. – №3 (39). URL: <http://uecs.ru/uecs-39-392012/item/1207-2012-03-30-12-16-20>, свободный (дата обращения: 24.08.2013).
7. Промышленность России [Текст]. 2012 : стат. сб. / Росстат – М., 2012. – 445 с.
8. Савицкая Г.В. Экономический анализ [Текст] : учеб. / Г.В. Савицкая. – 9-е изд., испр. – М. : Новое знание, 2004. – 640 с. (Экономическое образование).
9. Четыркин Е.М. Финансовая математика [Текст] : учеб. / Е.М. Четыркин. – 4-е изд. – М. : Дело, 2004. – 400 с.

Ключевые слова

Валютный курс; глобальная конкуренция; международные сравнения; финансово-экономические показатели; индекс.

Кокин Александр Семенович

Осколков Илья Михайлович

РЕЦЕНЗИЯ

В представленной работе проанализированы проблемы международного сравнения финансово-экономических показателей в условиях глобальной конкуренции. Сделан вывод о том, что ключевым аспектом данных сравнений выступают валютные курсы. Выявлен тот факт, что у российской автомобильной промышленности имеется потенциал роста. Но, чтобы его использовать, необходимо побеждать в глобальной конкурентной борьбе.

В работе предложено понятие «финансовая относительность», а также сформулирована гипотеза о выборе корректных значений валютных курсов. Это очень важно в условиях глобальной конкуренции и членства Российской Федерации во Всемирной торговой организации. Без финансово-экономических индикаторов деятельности компаний и реализации инвестиционных проектов, основанных на сравнениях с зарубежными конкурентами, невозможно победить в современной конкурентной борьбе.

Предложенная авторами работа интересна, обладает научной новизной и очень актуальна. В связи с этим она заслуживает опубликования в соответствующем журнале.

Яшина Н.И., д.э.н., проф. ННГУ им. Н.И.Лобачевского

[Перейти на Главное МЕНЮ](#)

[Вернуться к СОДЕРЖАНИЮ](#)