



Научная статья

УДК 33

<https://doi.org/10.24412/2414-3995-2025-5-174-181>

EDN: <https://elibrary.ru/hfqkug>

НИОН: 2015-0066-5/25-356

MOSURED: 77/27-011-2025-05-555

Структурные сдвиги и пути инновационного развития отечественного машиностроения в условиях санкционных ограничений

Александр Егорович Епифанов

Академия управления МВД России, Москва, Россия,
mvd_djaty@mail.ru

Аннотация. Представлен комплексный анализ современного состояния машиностроительной отрасли в России; рассмотрены структурные особенности, территориальное распределение и динамика развития машиностроения в условиях санкционных ограничений. Исследование охватывает ключевые аспекты отрасли, включая статистические данные, отраслевые показатели, проблемы и перспективы развития. Особое внимание уделено процессам импортозамещения, инновационной трансформации и преодолению структурных дисбалансов в машиностроительном комплексе. Представленный материал базируется на официальных статистических данных, аналитических исследованиях и экспертных оценках за период 2021–2024 гг.

Ключевые слова: машиностроение, импортозамещение, промышленное развитие, производственные мощности, технологический суверенитет, отраслевая структура, машиностроительный комплекс, экономическая трансформация, российская промышленность

Для цитирования: Епифанов А. Е. Структурные сдвиги и пути инновационного развития отечественного машиностроения в условиях санкционных ограничений // Вестник экономической безопасности. 2025. № 5. С. 174–181. <https://doi.org/10.24412/2414-3995-2025-5-174-181>. EDN: HFQKUG.

Original article

Structural shifts and ways of innovative development of domestic engineering in the context of sanctions restrictions

Alexander E. Epifanov

Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Moscow, Russia,
mvd_djaty@mail.ru

Abstract. The comprehensive analysis of the current state of the machine-building industry in Russia is presented, the structural features, territorial distribution and dynamics of the development of mechanical engineering in the context of sanctions restrictions are examined. The study covers key aspects of the industry, including statistical data, industry indicators, problems and development prospects. Special attention is paid to the processes of import substitution, innovative transformation and overcoming structural imbalances in the machine-building complex. The presented material is based on official statistical data, analytical studies and expert assessments for the period 2021–2024.

Keywords: mechanical engineering, import substitution, industrial development, production capacity, technological sovereignty, industry structure, machine-building complex, economic transformation, Russian industry

For citation: Epifanov A. E. Structural shifts and ways of innovative development of domestic engineering in the context of sanctions restrictions. Bulletin of economic security. 2025;(5):174–81 (In Russ.). <https://doi.org/10.24412/2414-3995-2025-5-174-181>. EDN: HFQKUG.

Экономика любого современного государства включает множество направлений и отраслей хозяйственной деятельности, одной из которых является машиностроение. Машиностроение охватывает все виды

деятельности, связанные с проектированием и разработкой, производством и ремонтом, совершенствованием и утилизацией разного рода машин, их комплектующих и систем. Машиностроение охватывает производ-



ственные предприятия и предприятия, оказывающие услуги, машиностроение прямо или косвенно связано с другими сферами экономики, химической промышленностью, добывающей промышленностью, сельским хозяйством и т. д. Сфера машиностроения как узловая структура объединяет множество других сфер человеческой деятельности, поскольку машины используются в любой сфере жизнедеятельности, представить жизнь современного человека, общества или государства без машин невозможно. Более того, с появлением цифровых технологий машиностроение получило толчок к развитию и качественному обновлению. Интеграция высоких технологий, приборостроения и машиностроения предоставляют совершенно новые возможности для производства товаров и услуг [9, с. 155].

Можно говорить, что машиностроение в экономике государства играет ключевую роль, обеспечивая развитие других сфер экономической, социальной и общественной жизни в государстве [10, с. 15].

В условиях глобализации и мирового разделения труда структура машиностроения изменилась, появилась возможность приобретать готовые детали, комплектующие и целые машины в готовом виде, что привело к отказу от собственных научно-технических разработок в пользу инвестирования в развитие машиностроения в других, более развитых странах [11, с. 69]. Эта ситуация привела к тому, что в отечественной экономике сфера машиностроения находится в кризисной ситуации, оказавшись в зависимости от зарубежных поставщиков. Это ослабляет отечественную экономику и создает угрозу национальной безопасности, которая выражается в высокой технологической зависимости российских отраслей производства от поставок комплектующих, деталей и машин из зарубежных стран [12, с. 54].

Сложившаяся ситуация ставит вопрос о необходимости высокоинтенсивного развития отрасли отечественного машиностроения, а также регулирования внешнеэкономической сферы таким образом, чтобы обеспечить с одной стороны поступление в бюджет таможенных платежей от внешнеэкономических операций, а с другой, обеспечить нормальный процесс импортозамещения.

Данная задача представляется достаточно сложной, поскольку требует учитывать множество вопросов финансово-экономического, логистического, геополитического и административного характера. Сказанное объясняет актуальность представленного исследования.

Отрасль машиностроения является элементом экономической структуры общества и государства, обеспечивая производство машин, механизмов, деталей, систем, комплектующих и т. д. [13, с. 41]. Отрасль машиностроения обеспечивает самыми разными механизмами все сферы жизнедеятельности человека, начиная от транспорта и сельского хозяйства и заканчивая медициной и самолетостроением. Высокий уровень развития машиностроения обеспечивает решение сложных ком-

плексных задач, возможность применения инновационных технологий, реализацию проектов по технологической безопасности и т. д. [1, с. 62].

Структура отрасли машиностроения включает несколько направлений, представленных на рис. 1.

Доля машиностроения в отечественной экономике оставляет в разные периоды от 12 до 20 %. Так, в 2024 г. эта доля составила 12 %, что составило 8 трлн рублей или 128 млрд. долларов.

Если сравнивать роль машиностроения в ВВП страны, то в Германии доля машиностроения в экономике составляет 54 %, в Японии – 52 %, Англии – 40 %. Как видим, российский показатель критически мал и не обеспечивает потребности других отраслей в машинах и комплектующих, что объясняет достаточно высокую зависимость страны от зарубежных поставок [3].

Если рассматривать структуру самого машиностроения, то во всех подразделениях осуществляется производство разного вида оборудования, включая

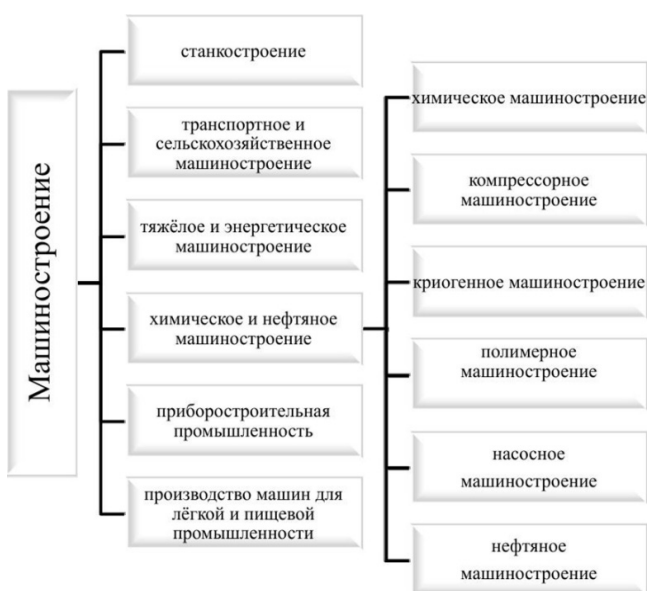
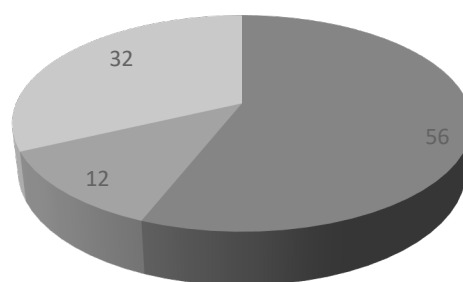


Рис. 1. Структура машиностроения по отраслям



- Изготовление транспортных средств
- Выпуск электрооборудования
- Остальные подразделения

Рис. 2. Структура объемов выпущенной продукции по отраслевым направлениям (по состоянию на 2024 г.)



электрооборудование, транспортные средства, иные механизмы. На рис. 2 представлено соотношение выпуска того или иного вида продукции машиностроения в 2024 г.

Как видим, во всех отраслях машиностроения транспортные средства занимают преобладающую часть – 56 %, на производство электрооборудования приходится 12 % от всего объема продукции, остальная часть включает комплектующие, детали и другие товары.

Распределение центров производства машиностроения определяется историческими, экономическими и географическими факторами (рис. 3).

К машиностроительным центрам страны следует отнести следующие [7, с. 52]:

Москва. На ее территории сосредоточены предприятия, производящие автомобили, станки, продукцию точечного машиностроения;

Санкт-Петербург. Город прославлен заводами, изготавливающими изделия космического, точного, тяжелого, энергетического машиностроения. В силу своего географического расположения, северная столица обладает судостроительным производством и оборонными предприятиями;

Екатеринбург. Центр Урала – это мощнейшее сосредоточение тяжелой промышленности и целого ряда организаций по выпуску станков;

Южные регионы. Астрахань, Краснодар, Ростов-на-Дону поставляют на рынок сельскохозяйственную технику: комбайны, трактора, агротехнические агрегаты [2, с. 87];

Поволжье. Нижний Новгород, Казань, Ульяновск, Тольятти – известнейшие центры автомобилестроения;

Дальний Восток. Один из наиболее удаленных регионов страны активно развивает: лесозаготовительную отрасль (Хабаровск), производство энергетического оборудования (Комсомольск-на-Амуре), судостроение (Благовещенск).

Практически каждый большой (а иногда и средний) город в стране имеет машзавод или иное машиностроительное предприятие государственного значения.

Всего отрасль насчитывает 40 000 предприятий, из которых 2 000 – наиболее крупные. Структура машиностроения России включает в себя: 19 комплексов по различным направлениям, свыше 100 подотраслей и ряд отдельных предприятий узкого профиля.

Современная структура распределения центров машиностроения в России сформировалась под влиянием следующих ключевых факторов:

1. Исторические предпосылки. Включают в себя размещение производств в советский период с учетом плановой экономики, наследие индустриализации 1930-х годов, эвакуацию предприятий во время Великой Отечественной войны в восточные регионы.

2. Сырьевая база. Включает в себя близость к источникам металлургического сырья и металлургическим комбинатам, доступность энергетических ресурсов.

3. Транспортная инфраструктура включает наличие развитой транспортной сети (железные дороги, автомагистрали), а также доступ к водным путям сообщения.

4. Трудовые ресурсы. В нее входит концентрация квалифицированных кадров в промышленных центрах, а также наличие профильных образовательных учреждений.



Рис. 3. Территориальная структура производства машиностроения [7]



5. Научно-технический потенциал включает близость к научно-исследовательским центрам и конструкторским бюро, а также исторически сложившиеся центры инженерной мысли.

6. Рыночные факторы постсоветского периода представлены близостью к потребителям продукции, ориентацию на экспортные рынки, а также инвестиционную привлекательность регионов.

7. Государственная политика – программы развития отдельных регионов, оборонные приоритеты размещения предприятий ВПК, создание особых экономических зон.

8. Агломерационный эффект – концентрация взаимосвязанных производств в промышленных кластерах, экономия на масштабе производства.

Все эти факторы обусловили концентрацию машиностроительных центров преимущественно в европейской части России, на Урале и в отдельных регионах Сибири.

С точки зрения международного торгового обмена, на расположение центров машиностроения также должны влиять логистические цепочки и структура таможенных органов, однако, учитывая исторические корни расположения центром машиностроения, указанным факторам они соответствуют не всегда.

Российское машиностроение вступило в 2024 г. с заметными признаками структурного обновления. Согласно исследованиям Института статистических исследований и экономики знаний НИУ ВШЭ, свыше 40 % предприятий отрасли начали год с фундаментально пересмотренными стратегическими планами, охватывающими производственное развитие, инвестиционную политику, импортозамещение и цифровую трансформацию [3].

Примечательно, что индекс предпринимательской уверенности руководителей машиностроительных предприятий достиг рекордных показателей за последнее десятилетие, что свидетельствует о качественном изменении делового климата в отрасли.

Аналитики ИСИЭЗ отмечают характерную траекторию развития сектора: после заметного спада производственной активности в середине 2022 г. последовал стремительный восстановительный период с устойчивой положительной динамикой. Уход зарубежных производителей с российского рынка создал своеобразный «вакуум возможностей», который стимулировал компенсационный рост отечественного машиностроения, начавшийся в середине 2023 г. и достигший пиковых значений в первом квартале 2024 г.

Количественные показатели также демонстрируют позитивную динамику – средняя численность машиностроительных предприятий к февралю 2024 года достигла максимального значения за трехлетний период.

По сведениям Росстата, в прошлом году сфера машиностроения превысила исторический показатель на 9 %. Так, в 2024-м производство техники достигло

17 трлн рублей, что составило 14 % общего объема промышленного выпуска страны. Это самое высокое значение с 1990 г., отмечает издание. В 2022-м эта доля составила 11 % (11,3 трлн рублей), в 2023-м – 4,3 % (14,4 трлн рублей) [4].

Таким образом, общее производство в государстве в 2022 г. было на уровне 103 трлн рублей, в 2023-м – 112 трлн рублей. По предварительной оценке, в 2024 г. данный показатель достиг 124 трлн рублей. Причем, по данным статистического ведомства, реальные темпы роста машиностроения в эти годы были 20 % и 15 %.

Производство техники значительно ускорило темпы только в последние два года – с 2022-го по 2024-й, следует из данных Росстата. Отмечается, что основная тому причина – активное импортозамещение. Санкции вынудили российские предприятия развивать собственное производство в промышленных отраслях, говорится в материале. Среди них – сектор приборостроения, электротехники и механического оборудования.

На бурный рост в машиностроительной отрасли в числе прочего сильное влияние оказали оборонные заказы, оборонный комплекс стал значимым объектом бюджетных вливаний. Так, в 2025 г. на оборону из бюджета выделили 13,4 трлн рублей – почти в 4 раза больше, чем в 2021-м. «Отсюда мы видим впечатляющие цифры роста» [3].

Основу отраслевого восстановления в 2021–2023 годах сформировали два ключевых сегмента [6]:

– производство машин и оборудования общего назначения, где прирост в первом квартале 2024 года по сравнению с аналогичным периодом 2021 года составил 33 %.

– станкостроение и производство оборудования для металлообработки, где объемы выпуска увеличились практически вдвое за тот же период.

Эти данные указывают на формирование новой структуры отраслевого распределения в российском машиностроении, ориентированной на внутренний спрос и технологическую самодостаточность.



Рис. 4. Отгрузка промышленниками товаров собственного производства, млрд рублей



Машиностроительный комплекс России демонстрирует значительные признаки структурной трансформации в 2024 г. Согласно актуальным исследованиям, потребность в импортозамещении признают существенной около четверти (26 %) руководителей предприятий отрасли, при этом более 40 % топ-менеджеров оценивают перспективы запуска собственных производственных линий как «высокие» или «очень высокие» [3].

Примечательно, что приблизительно треть компаний сектора столкнулась с необходимостью существенных вложений в технологическое обновление, включая финансирование НИОКР – критически важного элемента для создания конкурентоспособной продукции в современных условиях [5, с. 66].

Аналитические данные свидетельствуют о кратковременности кризисного периода в отрасли. Первые признаки восстановления зафиксированы уже во втором квартале 2023 г., когда производственный индекс продемонстрировал рост на 5,5 % по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. Последующие кварталы характеризовались усилением положительной динамики, достигшей максимальных значений в первом и во втором квартале 2024 г. – производственные планы предприятий вышли на рекордный уровень с 2021 г.

Особенно показательна динамика кадровых ожиданий в отрасли. В апреле 2024 г. 30 % руководителей заявили о планах увеличения численности персонала в ближайшие 3–4 месяца. Аналитики отмечают, что проблема дефицита квалифицированных кадров постепенно обострялась с 2021 г., но именно в 2023 г. достигла критического уровня в машиностроительном секторе – впервые с 2014 г.

Эти тенденции свидетельствуют о формировании новой производственной модели в российском машиностроении, ориентированной на технологическую самодостаточность и обеспечение внутреннего рынка

в условиях трансформирующейся экономической реальности.

Рассмотрим подробнее структуру и динамику развития машиностроения.

Процентное соотношение отраслей машиностроения представлено на рис. 5.

Согласно данным, наибольший объем производства машиностроения приходится на сферу оборонно-промышленного комплекса (ОПК) – 35 %, который может охватывать разные направления и структуры машиностроения.

На втором месте располагается автомобилестроение, занимая 27 % от объема производства, 12 % приходится на электротехнику и приборостроение, 10 % на тяжелое, энергетическое и транспортное машиностроение [8, с. 32].

На рис. 6 показана динамика производства в сфере машиностроения с учетом всех направлений производства.

Объем производства во всех отраслях машиностроения показывает динамику роста, причем средний процент прироста каждый год составляет 11,8 %. Однако говорить о том, что увеличивается производства приборов для космической отрасли или сложных электронных приборов нельзя, поскольку как было показано ранее, значительный объем производства в сфере машиностроения приходится на оборонно-промышленный комплекс, т.е. ежегодный прирост касается, прежде всего, данной сферы производства.

Рассмотрим динамику и тенденции машиностроения в отдельных отраслях.

На графике показана динамика развития специализированного машиностроения (сфера строительства) для российского рынка и производства товаров специализированного машиностроения, производимого на экспорт (рис. 7).

Согласно данным, за последние годы наблюдалась динамика как производства товаров специализирован-

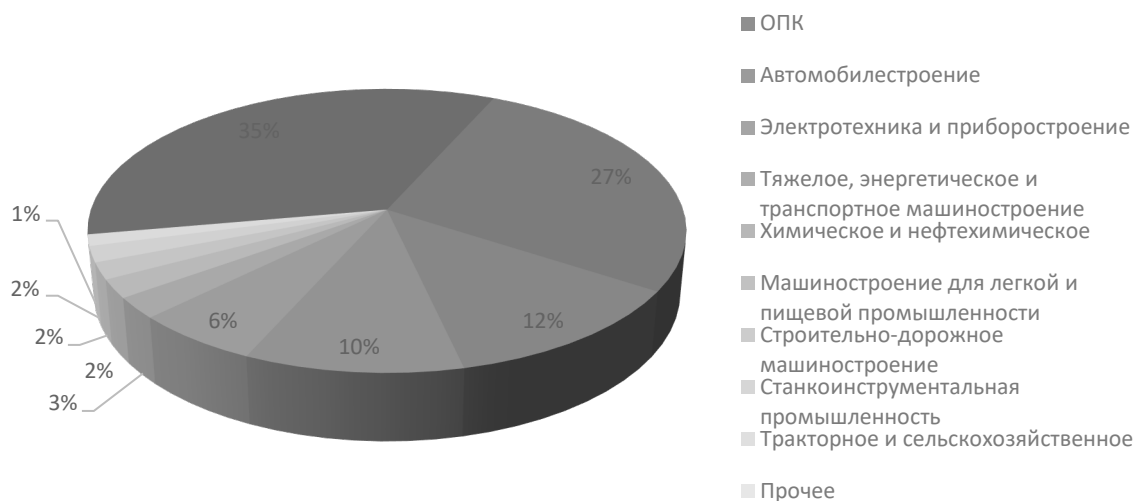


Рис. 5. Структура отраслей машиностроения по состоянию на 2024 г. (%)

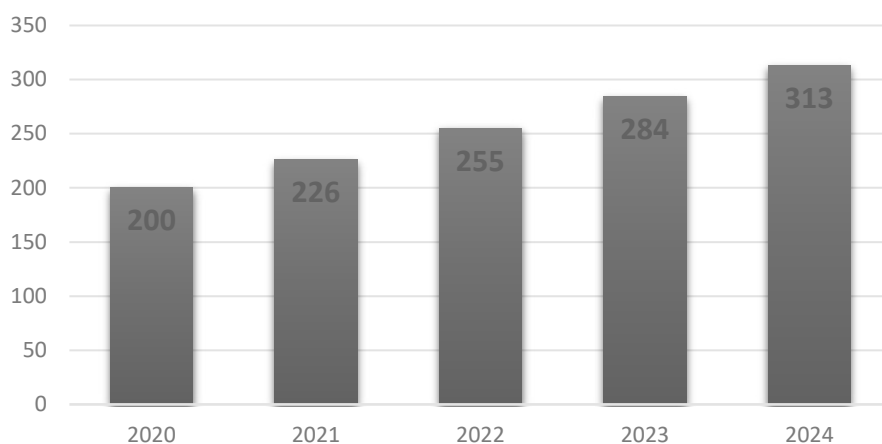


Рис. 6. Динамика производства в сфере машиностроения 2020–2024 гг. (млрд руб.)

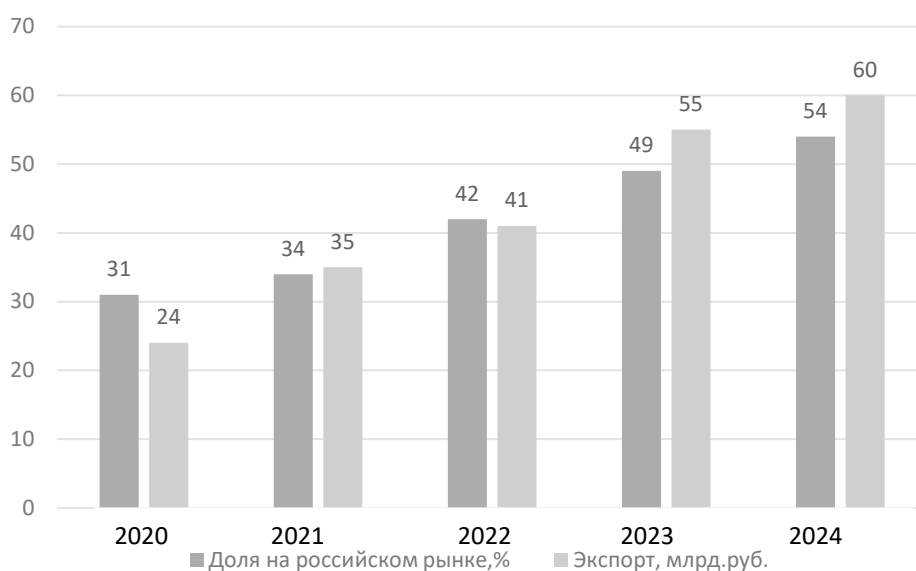


Рис. 7. Соотношение производства в сфере специализированного машиностроения для внутреннего рынка и на экспорт (%)

ного машиностроения для внутреннего рынка, так и товаров, производимых на экспорт.

Важным направлением в российской экономике является автомобилестроение, которое до последнего момента было интенсивно интегрировано в глобальный рынок разделения труда. Динамика роста объемов производства автомобилей внутри страны, как для внутреннего потребления, так и для продажи на рынках зарубежных стран, показана на примере экспорта деталей для производства машин (важно отметить, что на территории страны осуществляется как сборка автомобилей из импортных деталей и комплектующих, так и сборка из отечественных деталей).

Так, на протяжении последних лет можно наблюдать тенденцию к росту объемов экспорта произведенных на российских заводах комплектующих для производства автомобилей. Динамика прироста в среднем составляет 17 % в год.

Если обратиться к импорту, то Российская Федерация в 2023 году закупила в зарубежных странах товаров, относящихся к группе «Машины, оборудование и транс-

портные средства» на 3401,8 млн долларов США, что к общему объему импортных товаров составляет 42,1 % [4].

Таким образом, анализ структуры и динамики производства в сфере машиностроения показывает тенденцию к росту до 2025 г., результаты которого можно будет проанализировать позднее.

Здесь также выделим основные проблемы и препятствия на пути развития машиностроения.

Машиностроительный комплекс России находится в критической точке трансформации, требующей фундаментального переосмысления стратегии развития. Исследования 2024 г. выявляют системные проблемы, препятствующие технологическому суверенитету отрасли.

Катастрофическое состояние производственной инфраструктуры характеризуется беспрецедентным износом основных фондов, превышающим 50 %. Промышленные объекты зачастую нуждаются не в модернизации, а в полном демонтаже и новом строительстве. Парадоксально, но многие предприятия продолжают



эксплуатировать оборудование, срок службы которого превышает полвека, при нормативном эксплуатационном периоде около 22 лет при должном техническом обслуживании [6].

Инвестиционный климат в отрасли остается крайне неблагоприятным. Опросы руководителей показывают, что привлечение капитала в сектор с морально устаревшими технологиями практически невозможно, несмотря на то, что 26 % управленцев признают критическую необходимость импортозамещения.

Структурная негибкость производственных мощностей становится фатальным недостатком в современных рыночных условиях. Чрезмерная специализация, некогда обеспечивавшая стабильность, сегодня превратилась в фактор стагнации, лишаящий предприятия возможности оперативно реагировать на изменения конъюнктуры. Это приводит к экономической неэффективности и демотивации персонала.

Инновационная активность находится на критически низком уровне, хотя около трети компаний декларируют инвестиции в технологическую модернизацию. Фактически, большинство предприятий не обладают ни современными технологиями, ни конкурентоспособными разработками.

Демографический кризис в отрасли усугубляется стремительным старением кадрового состава. Несмотря на то, что 30 % руководителей заявляют о планах увеличения численности персонала, проблема дефицита квалифицированных специалистов достигла исторического максимума с 2014 г.

Неконкурентоспособный уровень оплаты труда стимулирует отток перспективных кадров в другие регионы и за рубеж.

Следует сказать, что эксперты РИА Рейтинг ожидают, что в 2025 г. произойдет снижение производства в ряде машиностроительных секторов: в автомобилестроении, сельскохозяйственном машиностроении, в железнодорожном машиностроении.

Также, учитывая начавшуюся стагнацию в строительстве и в металлургии, ожидается ухудшении динамики производства в дорожно-строительном машиностроении и в производстве металлургического оборудования.

Список источников

1. Афанасьев А. Развитие машиностроения России в контексте выполнения задач по достижению национальных целей развития // Общество и экономика. 2024. № 10. С. 61–80.
2. Бутов А. М. Рынок сельскохозяйственных машин. М. : НИУ ВШЭ, 2024.
3. В 2024 году машиностроение в России достигло максимума за 35 лет // URL: <https://www.business-gazeta.ru/news/666494/>
4. Минпромторг России. Машиностроение // URL: <https://budget.minpromtorg.gov.ru/citizens/raskhody-po-otraslyamnew?tag=mashin/>

5. Корепанов Е. Н. Импортозависимость и импортозамещение в машиностроении // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2022. № 5. С. 66–76.

6. Обзор : в 2025 году темпы роста в машиностроении резко снизятся // URL: <https://riarating.ru/macroeconomics/20241216/630274541.html/>

7. Салдина К. С., Сабирзянова А. А. Современное состояние и перспективы развития машиностроения // Современные Студенческие исследования: сборник статей II Международной научно-практической конференции, Пенза, 23 ноября 2024 года. Пенза : Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г.Ю.), 2024. С. 52–55.

8. Симачев Ю. В. Новые контуры промышленной политики. Доклад НИУ ВШЭ. М. : НИУ ВШЭ, 2024. 145 с.

9. Епифанов А. Е. К вопросу о преодолении пробелов и коллизий действующего законодательства в правоприменительном процессе // Парадигмы управления, экономики и права. 2020. № 2. С. 153–162.

10. Bratanovskiy S. N., Epifanov A. E., Bobodzhanova L. K., Krasnozhenova E. E. Legal regulations on environmental safety in the Arctic zone. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science 2019. P. 12–17.

11. Епифанов А. Е., Мохов А. Ю. Экономико-правовое содержание продовольственной безопасности Российской Федерации // Закон и право. 2021. № 3. С. 67–71.

12. Епифанов А. Е., Баев Р. Р., Джумагулов А. С. Федеральное вмешательство как институт федеративного государства (вопросы теории государства и права). Волгоград : Издательство ВАГС, 2011. 168 с.

13. Епифанов А. Е., Панченко А. В. Правовая природа механизма обеспечения личной безопасности граждан. // Новая правовая мысль. Научно-аналитический журнал. № 4 (41). 2010. С. 39–46.

References

1. Afanasyev A. The development of Russian engineering in the context of fulfilling tasks to achieve national development goals // Society and Economics. 2024. № 10. P. 61–80.
2. Butov A. M. The market of agricultural machinery. M. : HSE, 2024.
3. In 2024 mechanical engineering in Russia reached its maximum in 35 years // URL: <https://www.business-gazeta.ru/news/666494/>
4. Ministry of Industry and Trade of Russia. Mechanical engineering // URL: <https://budget.minpromtorg.gov.ru/citizens/raskhody-po-otraslyamnew?tag=mashin/>
5. Korepanov E. N. Import dependence and import substitution in mechanical engineering // Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. 2022. № 5. P. 66–76.
6. Overview : in 2025, the growth rate in the engineering industry will decrease sharply // URL: <https://riarating.ru/macroeconomics/20241216/630274541.html/>



7. Saldina K. S., Sabirzyanova A. A. The current state and prospects of development of mechanical engineering // Modern Student research: collection of articles of the II International Scientific and Practical Conference, Penza, November 23, 2024. Penza : Science and Education (IP Gulyaev G.Yu.), 2024. P. 52–55.

8. Simachev Yu. V. New contours of industrial policy. Report of the National Research University of Higher School of Economics. M. : National Research University of Higher School of Economics, 2024. 145 p.

9. Epifanov A. E. On the issue of overcoming gaps and collisions of current legislation in the law enforcement process // Paradigms of Management, Economics and Law. 2020. № 2. P. 153–162.

10. Bratanovskiy S. N., Epifanov A. E., Bobodzhanova L. K., Krasnozhenova E. E. Legal regulations on environmental safety in the Arctic zone. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science 2019. P. 12–17.

11. Epifanov A. E., Mokhov A. Y. Economic and legal content of food security of the Russian Federation // Law and right. 2021. № 3. P. 67–71.

12. Epifanov A. E., Baev R. R., Dzhumagulov A. S. Federal intervention as an institute of a federative state (issues of the theory of state and Law). Volgograd : VAGS Publishing House, 2011. 168 p.

13. Epifanov A. E., Panchenko A. V. Legal nature of the mechanism for ensuring personal safety of citizens. New legal thought. Scientific and Analytical Journal. № 4 (41). 2010. P. 39–46.

Информация об авторе

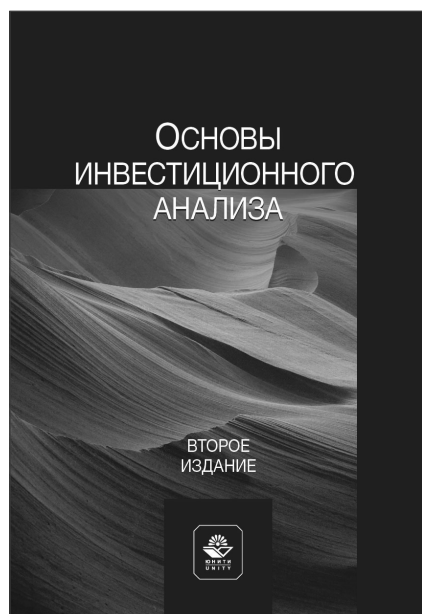
А. Е. Епифанов – главный научный сотрудник Научно-исследовательского центра Академии управления МВД России, доктор юридических наук, профессор.

Information about the author

A. E. Epifanov – Chief Researcher of the Research Center of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Doctor of Legal Sciences, Professor.

Статья поступила в редакцию 01.04.2025; одобрена после рецензирования 28.04.2025; принята к публикации 02.06.2025.

The article was submitted 01.04.2025; approved after reviewing 28.04.2025; accepted for publication 02.06.2025.



Основы инвестиционного анализа. Под ред. В. С. Осипова, Н. Д. Эриашвили; под общ. ред. Т. Н. Агаповой, Е. Л. Логинова. Учеб. пособие. 2-е изд., перераб. и доп. 455 с. Гриф МУМЦ «Профессиональный учебник». Гриф НИИ образования и науки. Гриф МНИЦ Судебной экспертизы и исследований.

Цель пособия — изучение основ инвестирования, инвестиционного анализа, условий риска и неопределенности, мирового опыта и российской специфики инвестиционного анализа.

Рассматриваются теоретические основы международного инвестиционного анализа, роль финансовых и реальных инвестиций, оценка эффективности инвестиционного анализа по мировым стандартам. Обозначены пути определения направлений инвестиционной деятельности фирмы и формирование стратегических направлений ее развития, оценка, анализ ситуации на финансовом рынке. Анализируются методы и приемы оценки инвестиционных проектов, применяемые в мировой практике, особенности составления бизнес-плана инвестиционного проекта по международным стандартам, процессы реализации и финансирования инвестиционных проектов.

Для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлениям экономики и управления.