

УДК 341.27

Методический подход к смешанному финансированию авиастроительного производства в условиях инновационно – инвестиционных процессов в промышленности

М.А. Рузаков, А.Н. Шашков, С.Г. Каченовская

Аннотация.

В статье представлен методический подход к формированию механизма финансирования производственно-хозяйственной деятельности предприятий – разработчиков и производителей авиационной техники и ее основных компонентов в современных финансовых условиях.

Ключевые слова: авиационная промышленность; инновационно-инвестиционные процессы; источники методы финансирования.

ВВЕДЕНИЕ

На современном этапе развития экономики внутренняя структура финансов предприятий авиастроения стала более сложной и многогранной. Она отражает практически все виды возможных финансовых ресурсов. Привлечение различных схем управления финансами предприятия позволяют увеличить собственную доходность, а многообразие финансовых ресурсов - улучшить и оптимизировать структуру доходов и расходов предприятия.

Для анализа состояния дел в современной авиационной промышленности необходимо рассмотреть следующие направления:

- исследование операций с применением регрессионного анализа, кластер-анализа (кластерный анализ (англ. Data clustering) — задача разбиения заданной выборки объектов (ситуаций) на непересекающиеся подмножества, называемые кластерами, так, чтобы каждый кластер состоял из схожих объектов, а объекты разных кластеров существенно отличались.), контент-анализа (контент-анализ определяется как

количественный анализ текстов и текстовых массивов с целью последующей содержательной интерпретации выявленных числовых закономерностей), с пофакторной оценкой направлений видов вложений финансовых ресурсов;

- исследование операций с применением функционального (функциональный анализ — раздел математики, в котором изучаются бесконечномерные пространства (в основном пространства функций) и их отображения), морфологического (морфологический анализ — инструмент системного подхода в изобретательстве и в научных исследованиях) и информационного (информационный анализ выполняется с целью исследования количественных и качественных характеристик информации, используемой в системе управления) анализа с использованием финансовых и нефинансовых критериев;

- экспертные оценки с использованием ключевых факторов успеха.

Формирование проблем исследуемого объекта производится на основе анализа распорядительной, отчетной и статистической информации, экспертного опроса (работников предприятия, потребителей, конкурентов, собственников и т.д.), непосредственного наблюдения за фактической деятельностью предприятия авиастроения и его окружения.

Анализируя состояние дел в авиационной промышленности, необходимо учитывать, что она на текущем этапе функционирования испытывает трудности, связанные с недостаточным финансированием. Основным источником финансирования предприятий авиационной промышленности является госбюджет. Однако в связи с переходом экономики на рыночные отношения, объемы госзаказа значительно сократились. Существенно сократились и объемы финансирования при сокращении объемов госзаказа и одновременно произошло увеличение числа промышленных предприятий, желающих его получить.

Необходимо учитывать также последовательное и поэтапное внедрение рыночных механизмов на предприятиях авиастроения путем их акционирования. Планируется перевод всех предприятий авиационной промышленности в статус открытых акционерных обществ в ближайшее время, то есть налицо попытка государства дать возможность предприятиям самостоятельно зарабатывать денежные средства и окупать свою деятельность. Возможность заниматься дополнительной деятельностью, не связанной с госзаказом, выполнять заказы сторонних организаций, самостоятельно искать оптимальные варианты ведения производственно-хозяйственной деятельности приведет к повышению конкурентоспособности этих предприятий.

Следует отметить, что при переводе предприятий авиационной промышленности в статус акционерных обществ вопрос о распределении госзаказа среди них должен решаться путем проведения конкурса или тендерных торгов.

При исследовании состояния дел в авиационной промышленности необходимо также учитывать основные факторы, сдерживающие внедрение рыночных механизмов:

- высокую (более 50%) степень износа основных фондов большинства предприятий авиастроения;
- дефицит инвестиционных ресурсов и их нерациональное использование;
- деформацию цен на взаимозаменяемые ресурсы, которая привела к отсутствию конкуренции между предприятиями и изменила структуру спроса;
- отсутствие рыночной инфраструктуры цивилизованного рынка авиационной техники.

Таким образом, основными задачами, стоящими на сегодняшний день перед предприятиями авиастроения, являются:

- создание эффективно работающего рынка воспроизводственных услуг, функционирующего по принципу конкурентного ценообразования и отбора поставщиков, исключая дискриминацию среди участников рынка;
- формирование эффективного механизма снижения издержек в сфере производства, использования и воспроизводства;
- создание привлекательного инвестиционного климата в авиационной промышленности и привлечение необходимого объема финансовых ресурсов для возмещения выбывающих воспроизводственных мощностей, модернизации и реконструкции предприятий отрасли.

Из факторов, сдерживающих развитие производственно-хозяйственной и инвестиционной деятельности на предприятиях авиастроения, наряду с сокращением оборонных заказов, является недоиспользование существующих возможностей привлечения ресурсов на финансовых рынках. Важнейшими элементами развития производственно-хозяйственной деятельности предприятий авиастроения являются поиск и изучение дополнительных источников, форм и методов финансирования.

Решение этой проблемы имеет как практические, так и теоретические аспекты. В частности, в настоящее время нет единого понимания определений: форма, источник и метод финансирования производственно-хозяйственной деятельности, что делает необходимым уточнить данные понятия. На основе анализа источников, посвященных вопросам

финансирования, а также с учетом философского аспекта содержания указанных выше понятий можно предложить следующие определения.

Форма финансирования – это внешнее выражение содержания финансово-экономических и правовых отношений, возникающих в процессе финансирования производственно-хозяйственной и (или) инвестиционной деятельности.

Источник финансирования – это средства хозяйствующих и иных субъектов финансового рынка (инвестиционной деятельности), направляемые на финансирование производственно-хозяйственной и (или) инвестиционной деятельности предприятия авиастроения.

Метод финансирования – это совокупность действий, направленных на выбор состава и структуры источников финансирования, форм и последовательности их реализации, а также параметров потока денежных и иных средств, направляемых на осуществление производственно-хозяйственной и (или) инвестиционной деятельности предприятия авиастроения). При этом совокупность указанных действий должна отвечать достижению определенных целей, количественно выраженных через один или несколько критериальных показателей.

В качестве методов финансирования инновационно-инвестиционных процессов могут рассматриваться:

- самофинансирование, т.е. осуществление инвестирования только за счет собственных средств;
- акционирование, а также иные формы долевого финансирования;
- кредитное финансирование (инвестиционные кредиты банков, выпуск облигаций);
- лизинг;
- бюджетное финансирование;
- смешанное финансирование на основе различных комбинаций рассмотренных способов.

Вышеуказанные определения применительно к предприятиям авиастроения можно конкретизировать следующим образом:

Форма финансирования - способ привлечения инвестиционных ресурсов в целях обеспечения финансовой реализуемости авиационного проекта.

Источник финансирования - это средства определенного субъекта, направляемые на финансирование конкретного авиационного проекта.

Метод финансирования - это механизм привлечения инвестиционных ресурсов с целью финансирования авиационного проекта.

Выбор источников, форм и методов финансирования существенным образом определяется отраслевыми и иными специфическими особенностями функционирования и развития предприятий авиастроения.

На основании введенных понятий и с учетом особенностей осуществления производственно-хозяйственной и (или) инвестиционной деятельности предприятий авиастроения может быть определен состав альтернативных источников финансирования. Основными из них являются: прибыль, амортизационные отчисления, средства от продажи имущества, страховые возмещения, средства граждан, банков, муниципальных бюджетов, региональных бюджетов, федерального бюджета, внебюджетных фондов, хозяйствующих субъектов, страховых компаний, инвестиционных (инновационных) фондов, лизинговых компаний, негосударственных пенсионных фондов, вышестоящих холдингов и объединений, бюджетов иностранных стран, иностранных банков, международных фондов, иностранных граждан.

Выбор источника финансирования в значительной степени определяется характером производственно-хозяйственной и (или) инвестиционной деятельности, осуществляемой на предприятии. Так реализация конверсионных инноваций позволяет привлечь более широкий состав источников финансирования. Таким образом, тип инноваций определяет состав привлекаемых источников финансирования.

Расширение состава источников финансирования, обусловленное спецификой осуществления производственно-хозяйственной и (или) инвестиционной деятельности на предприятиях авиастроения, предполагает решение проблемы выбора адекватных форм финансирования, ранее не используемых на этих предприятиях. В большинстве случаев, средства одного и того же источника могут быть использованы для финансирования производственно-хозяйственной и (или) инвестиционной деятельности предприятий авиастроения в различных формах.

Формы и методы финансирования авиационных инновационно-инвестиционных проектов отличаются значительным разнообразием: в этих целях могут использоваться выпуск акций, приобретение кредита, лизинговое финансирование, ипотечные ссуды и пр.

Каждая из используемых форм финансирования обладает определенными достоинствами и недостатками. Поэтому в любом авиационном проекте должна быть проведена тщательная оценка последствий инвестирования различных альтернативных схем и форм финансирования. Например, важно соблюдать правильное соотношение между долгосрочной задолженностью и акционерным капиталом, поскольку, чем выше доля заемных средств, тем больше сумма, выплачиваемая в виде процентов.

Используемая финансовая схема должна:

- обеспечить необходимый для планомерного выполнения проекта объем инвестиций;
- действовать в направлении оптимизации структуры инвестиций и налоговых платежей;
- обеспечивать снижение капитальных затрат и риска проекта;
- обеспечивать баланс между объемом привлеченных финансовых ресурсов и величиной получаемой прибыли.

Далее рассмотрим систему основных экономических критериев, которые могут быть использованы при анализе инновационно-инвестиционной деятельности предприятий авиастроения как объектов инвестирования.

Эти критерии можно разделить на две группы в зависимости от того, учитывается или нет временной параметр:

Основанные на дисконтированных оценках ("динамические" методы):

- 1) Чистая приведенная стоимость - NPV (Net Present Value);
- 2) Индекс рентабельности инвестиций - PI (Profitability Index);
- 3) Внутренняя норма прибыли - IRR (Internal Rate of Return);
- 4) Модифицированная внутренняя норма прибыли- MIRR (Modified Internal Rate of Return);
- 5) Дисконтированный срок окупаемости инвестиций - DPP (Discounted Payback Period).

Основанные на учетных оценках ("статические" методы):

- 6) Срок окупаемости инвестиций - PP (Payback Period);
- 7) Коэффициент эффективности инвестиций - ARR (Accounted Rate of Return).

До самого последнего времени расчет эффективности капиталовложений производился преимущественно с "производственной" точки зрения и мало отвечал требованиям, предъявляемым финансовыми инвесторами:

✓ во-первых, использовались статические методы расчета эффективности вложений, не учитывающие фактор времени, имеющий принципиальное значение для финансового инвестора;

✓ во-вторых, использовавшиеся показатели были ориентированы на выявление производственного эффекта инвестиций, т.е. повышения производительности труда, снижения себестоимости в результате инвестиций, финансовая эффективность которых отходила при этом на второй план.

Поэтому для оценки финансовой эффективности авиационного проекта

целесообразно применять т.н. "динамические" методы, основанные преимущественно на дисконтировании образующихся в ходе реализации проекта денежных потоков. Применение дисконтирования позволяет отразить основополагающий принцип "завтрашние деньги дешевле сегодняшних" и учесть тем самым возможность альтернативных вложений по ставке дисконта. Общая схема всех динамических методов оценки эффективности в принципе одинакова и основывается на прогнозировании положительных и отрицательных денежных потоков (грубо говоря, расходов и доходов, связанных с реализацией проекта) на плановый период и сопоставлении полученного сальдо денежных потоков, дисконтированного по соответствующей ставке, с инвестиционными затратами.

Очевидно, что такой подход сопряжен с необходимостью принятия ряда допущений, выполнить которые на практике (в особенности в российских условиях) достаточно сложно.

Рассмотрим два наиболее очевидных препятствия.

Во-первых, требуется верно оценить не только объем первоначальных капиталовложений, но и текущие расходы и поступления на весь период реализации авиационного проекта. Вся условность подобных данных очевидна даже в условиях стабильной экономики с предсказуемыми уровнем и структурой цен и высокой степенью изученности рынков. В российской же экономике объем допущений, которые приходится делать при расчетах денежных потоков, неизмеримо выше (точность прогноза есть функция от степени систематического риска).

Во-вторых, для проведения расчетов с использованием динамических методов используется предпосылка стабильности валюты, в которой оцениваются денежные потоки. На практике эта предпосылка реализуется при помощи применения сопоставимых цен (с возможной последующей корректировкой результатов с учетом прогнозных темпов инфляции) либо использования для расчетов стабильной иностранной валюты. Второй способ более целесообразен в случае реализации инвестиционного проекта совместно с зарубежными инвесторами.

Безусловно, оба эти способа далеки от совершенства: в первом случае вне поля зрения остаются возможные изменения структуры цен; во втором, помимо этого, на конечный результат оказывает влияние также изменение структуры валютных и рублевых цен, инфляция самой иностранной валюты, колебания курса и т.п.

В этой связи возникает вопрос о целесообразности применения динамических методов анализа производственных инвестиций вообще: ведь в условиях высокой неопределенности и при принятии разного рода допущений и упрощений результаты соответствующих вычислений могут оказаться еще более далеки от истины.

Следует отметить, однако, что целью количественных методов оценки эффективности является не идеальный прогноз величины ожидаемой прибыли, а, в первую очередь, обеспечение сопоставимости рассматриваемых проектов с точки зрения эффективности, исходя из неких объективных и перепроверяемых критериев, и подготовка тем самым основы для принятия окончательного решения.

Из всего многообразия динамических методов расчета эффективности инвестиций наиболее известны и часто применяются на практике метод оценки внутренней нормы рентабельности проекта и метод оценки чистого приведенного дохода от реализации проекта. Кроме того, имеется ряд специальных методов.

Однако в системе управления и перераспределения финансовых ресурсов предприятий авиационной промышленности существует также такая особенность финансирования, как госзаказ, отказаться от которого нельзя в связи со спецификой отрасли.

Следовательно, оценивать финансовые показатели необходимо не отдельно друг от друга, а в совокупности, образовав некий комплекс.

Для этого необходимо учитывать опыт предыдущих лет, а именно разработку межотраслевого баланса производства и распределения авиационной продукции. Этот баланс состоял из четырех квадрантов, представляющих собой совокупность строк и столбцов, отражающих различные стороны процесса воспроизводства.

На основе такого баланса может быть разработана сходная матрица финансового баланса воспроизводства (рисунок 1).

Направления хозяйственной деятельности			Виды финансовых ресурсов			Направление вложений финансовых ресурсов					Оценка доходов по направлениям деятельности			Итого
государство	российские партнеры	Посредники	Государственный заказ	кредитные источники	собственный капитал	воспроизводство	модернизация	переоснащение	инвестиционная политика	дивидендная политика	ремонт	диверсификация	реализация продукции и услуг	
1. направления хозяйственной деятельности														
государство			q_r	r_r	m_r	Z_z^e	Z_z^M	Z_z^{nep}	-----	-----				0
российские партнеры			q_p	r_p	m_p	Z_p^e	Z_p^M	Z_p^{nep}	$Z_p^{ин}$	Z_p^{δ}				0
посредники			q_u	r_u	m_u	Z_u^e	-----	-----	$Z_u^{ин}$	Z_u^{δ}				0
2. Виды финансовых ресурсов														
Государственный заказ	$\overline{q_r}$	$\overline{r_r}$	$\overline{m_r}$								P_q	D_q	Π_q	0
кредитные источники	$\overline{q_p}$	$\overline{r_p}$	$\overline{m_p}$								P_r	D_r	Π_r	0
собственные источники	$\overline{q_u}$	$\overline{r_u}$	$\overline{m_u}$								P_c	D_c	Π_c	0
3. Направления вложений финансовых ресурсов														
воспроизводство			Z_v^e	Z_v^K	Z_v^C									0
модернизация			Z_M^e	Z_M^K	Z_M^C									0
переоснащение			Z_{nep}^e	Z_{nep}^K	Z_{nep}^C									0
инвестиционная деятельность				$Z_{ин}^K$	$Z_{ин}^C$									0
дивидендная политика				Z_{δ}^K	Z_{δ}^C									0
4. Критерии оценки доходов														
ремонт	P_r	P_p	$P_{ин}$											W
диверсификация	D_r	D_p	$D_{ин}$											X
реализация продукции и услуг	Π_r	Π_p	$\Pi_{ин}$											Y
итого	W	X	Y	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Рис. 1. Предлагаемая матрица оценки результатов финансовой деятельности предприятия авиастроения в современных инновационно-инвестиционных условиях.

Такая матрица может стать ключевой схемой финансовой оценки вложения средств в процесс воспроизводства, фиксирующая в обобщенной форме все важнейшие стадии по направлениям производственно-хозяйственной деятельности и видам финансовых ресурсов, связывая их с процессом воспроизводства. Данная схема может быть составлена как применительно к категориям финансовых показателей, так и к эффективности воспроизводственного процесса. Она включает в себя оценку образования доходов групп, перераспределение их через бюджетную и кредитную системы, а также оценивает направление вложений (модернизация, воспроизводство, переоснащение, инвестиционная и дивидендная политика), определяя в совокупности финансирование инновационно-инвестиционных процессов предприятия авиастроения тремя основными источниками (государственным заказом, кредитным источником и собственным капиталом). Это главная отличительная черта предлагаемой оценки финансовых результатов деятельности по различным аспектам соизмеримо с направлениями финансовых вложений и видами финансовых ресурсов.

Матричная форма распределения финансовых ресурсов показывает в согласованной, взаимосвязанной форме ряд важнейших характеристик и показателей деятельности предприятия авиастроения, в частности оборот денежных средств с момента их поступления, их движение по видам направлений и трансформация в доходы по направлениям оценки.

Как и в базовом методе, основанном на принципах построения матриц, часть строк и столбцов сбалансированы по принципу «итог строки равен итогу столбца», о чем говорят определенные символы итогов. В других случаях в матрице подразумевается запись положительными и отрицательными числами, откуда следует применение принципа балансирования «на ноль». Для удобства рассмотрения и использования отдельных блоков предлагаемой матрицы, введем символ K с двумя адресными индексами чисел, означающих место блока для пересечения соответствующего горизонтального (первый индекс) и вертикального (второй индекс) разделов.

Первый раздел в горизонтальной и вертикальной частях содержит по два значимых блока. Задача раздела - показать годовые денежные поступления направлений производственно-хозяйственной деятельности (блок $K_4 - 1$), перераспределение этих поступлений через бюджетную и кредитную системы (блоки K_{1-2} и K_{2-1}) и расходование денежных средств на осуществление хозяйственной деятельности (блок K_{1-3}). Направления производственно-хозяйственной деятельности определяются партнерами, с которыми предприятие авиастроения работает. Это однородные хозяйствующие субъекты, отличающиеся социальным, организационно-юридическим и национальным признаками. Данный блок заполняется положительными числами и показывает виды финансовых

ресурсов, а также годовые денежные поступления хозяйственных секторов и перераспределение этих секторов через блоки K_{2-1} и K_{1-2} и расходование этих средств через осуществление хозяйственной деятельности K_{1-3} . При этом необходимо отметить, что блоки K_{2-1} и K_{1-2} оцениваются по одним и тем же критериям и основой для определения (выбора) значимости будут являться виды ресурсов в оценке их направлений, поэтому при расчете метода оцениваться и кооперироваться будут блоки K_{1-2} и K_{2-1} .

Блок K_{2-1}

1) q – выражает направление финансирования в производственном секторе предприятия:

q_r – участие государственных финансов предприятия авиастроения в зависимости от принадлежности ресурсов; q_p – участие финансов российских партнеров и инвесторов; q_u – участие финансов иностранных партнеров и инвесторов.

2) r - выражает участие кредитных источников в производственном секторе предприятия, то есть годовые потоки пополнения совокупного кредитного фонда за счет поступления долгосрочных и краткосрочных кредитов по направлениям финансирования:

r_r – участие государственных кредитных источников в финансировании деятельности; r_p – участие российских кредитных источников в финансировании деятельности; r_u – участие иностранных кредитных источников в финансировании деятельности.

3) m - выражает направление собственных финансируемых средств в деятельности за счет предприятия, то есть потоки денежных средств, которые минуют внешний процесс перераспределения и остаются внутри каждого хозяйствующего субъекта:

m_r – использование собственных средств для выполнения госзаказа; m_p – использование собственных средств для выполнения заказов российских партнеров; m_u – использование собственных средств для выполнения заказов посредников.

Блок K_{1-2} .

Заполняется положительными числами и дает результат перераспределения доходов хозяйственных секторов, то есть указывает, из каких компонентов складываются все средства, израсходованные за год секторами:

1) $\begin{bmatrix} q_r \\ q_p \\ q_u \end{bmatrix}$ – поступления из бюджетного источника;

2) $\begin{bmatrix} r_r \\ r_p \\ r_u \end{bmatrix}$ - весь объем полученных за год секторами кредитов (долгосрочных и краткосрочных);

3) $\begin{bmatrix} m_r \\ m_p \\ m_u \end{bmatrix}$ – означают годовой расход собственных средств.

Компоненты этого блока равны соответствующим компонентам блока.

K_{2-1} . Далее необходимо оценить в структуре матрицы направления вложений финансовых ресурсов, исходя из определения их значимости.

Блок K_{1-3}

Данный блок заполняется отрицательными числами и показывает, как распределяются виды финансовых ресурсов по направлениям вложений:

1) z_{Γ}^B – финансирование воспроизводства государственным сектором; z_{Γ}^M – финансирование модернизации производства государственным сектором; $z_{\Gamma}^{пер}$ – финансирование переоснащения производства государственным сектором.

2) z_p^B – финансирования воспроизводства со стороны российских партнеров;

z_p^M – финансирование модернизации производства со стороны российских партнеров; $z_p^{пер}$ – финансирование переоснащения производства со стороны российских партнеров; $z_p^{ин}$ – инвестиционная политика со стороны российских партнеров; z_p^D – дивидендная политика со стороны российских партнеров.

3. $z_{и}^B$ – финансирование воспроизводства посредниками; $z_{и}^{ин}$ – инвестиционная политика со стороны посредников; $z_{и}^D$ – дивидендная политика со стороны посредников.

Оценка направлений финансовых вложений производится в блоках K_{1-4} и K_{4-1} , в которых основными направлениями оценки финансовых вложений для предприятий АКП выбраны:

1) P – прибыль от реализации основной деятельности - хозяйственным секторам:

P_{Γ} – выручка от выполнения основного вида деятельности для госзаказа; P_p – выручка от выполнения основного вида деятельности для российских партнеров; $P_{и}$ – выручка от выполнения основного вида деятельности для иностранных партнеров.

2) Π – прибыль, полученная от реализации работ и услуг по другим видам деятельности в хозяйственных секторах:

Π_{Γ} – прибыль, полученная от реализации работ и услуг в государственном секторе; Π_p – прибыль, полученная от реализации работ и услуг в секторе российских партнеров; $\Pi_{и}$ – прибыль, полученная от реализации работ и услуг в секторе иностранных партнеров.

3). D – доход, полученный от диверсификации в хозяйственных секторах:

D_{Γ} – доход, полученный от диверсификации в государственном секторе; D_p – доход, полученный от диверсификации в секторе российских партнеров; $D_{и}$ – доход, полученный от диверсификации в секторе иностранных партнеров.

Таким образом, нулевые вертикальные итоги первого раздела показывают, что весь поток денежных средств, поступивших первоначально в производственные сектора, был израсходован на уплату имеющихся обязательств, либо был использован как собственные средства. Содержание блоков второго раздела характеризует движение средств государственной, кредитной системы и их связь с «собственными» средствами секторов.

Блок K_{2-2}

Заполняется положительными числами, элементы этого блока дают характеристику передач средств между фондами денежных средств:

$[q^-_r]$ - означает поток подкреплений кредитного фонда; $[r^-_o]$ – поток собственных средств, при этом данный показатель незначительно влияет на оценку вида финансирования.

Последний раздел содержит в своих горизонтальных и вертикальных частях блок, необходимый для разработки критериев.

Следует отметить, что предлагаемая матричная форма балансового анализа распределения финансовых ресурсов на предприятиях авиастроения по содержанию должна соответствовать модели равновесных цен.

Рассчитываемые в матрице блоки К1-2 и К 2-1, К3-1 и К1-3 при расчете должны быть равны между собой и характеризовать использование соответственно кредитных источников и собственного капитала для ведения хозяйственной деятельности.

Блоки К1-2 и К 2-1 содержат информацию о направлении вложений кредитных финансовых средств на вид хозяйственной деятельности и возможности проведения выбранной деятельности за счет привлеченных кредитных средств.

Блоки К3-1 и К1-3 содержат соответственно анализ использования собственного капитала применительно к хозяйственной деятельности предприятия аэрокосмической отрасли и показывают результаты от вовлечения его в различные виды деятельности.

Наиболее значимыми в данной матрице являются блоки К 2-4 и К 2-5. Блок К2-4 показывает, как участвуют в получении дохода те или иные привлекаемые кредитные источники.

Блок К2-5 показывает, какое влияние на структуру дохода предприятия оказывает собственный капитал.

Значения, полученные в результате расчета двух вышеупомянутых блоков, позволяют сопоставить участие собственного и заемного капитала в формировании структуры дохода. Знание прерогатив применения собственного и заемного капитала позволит при проведении финансового прогноза на следующий финансовый год сделать акцент на основной применяемый источник денежных средств для получения максимально возможной величины дохода.

ВЫВОДЫ:

Представленная схема позволяет включать в нее интересующие показатели финансового механизма предприятия. Каждый из представленных блоков может быть разделен на составные части. Например, собственный капитал может быть проанализирован по следующим направлениям: рентабельность капитала, ROI, ROE, WACC. Кредитные источники могут быть разделены, как уже говорилось выше, на долгосрочные и краткосрочные. Также в случае необходимости могут быть более детально проанализированы инвестиционная и дивидендная политика. Следовательно, матричная форма анализа позволяет вносить в нее любые интересующие предприятие показатели.

Данная матрица развернуто характеризует деятельность предприятия авиастроения с точки зрения привлекаемых финансовых ресурсов.

Подобное выделение позволит отследить природу денежных средств и механизм финансирования производственно-хозяйственной деятельности, а также оценить, какая сфера деятельности осуществляется только за счет государственного заказа и если величина его для предприятия значительна, то предприятию авиастроения и в дальнейшем необходимо продолжать участвовать в тендерных торгах за госзаказ, так как это увеличивает его конкурентоспособность в отрасли и позволяет занять более прочное положение среди предприятий-конкурентов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Калачанов В.Д., Кобко Л.И. Экономическая эффективность внедрения информационных технологий:- М.: Изд-во МАИ, 2006.
2. Калачанов В.Д., Турищева М.А. Организация производства наукоёмкой продукции. –М.: Росавиакосмос, 2004.
3. Шашков А.Н. Стратегическое планирование развития предприятий авиастроения на основе эффективного выбора проектов создания новой техники. В кн.: Научные доклады XI Всероссийского научного симпозиума «Стратегическое планирование и развитие предприятий». Том 2. - М.: Отделение общественных наук РАН, ЦЭМИ РАН, 2010.стр.42-46
4. Шашков А.Н. Организация производства на предприятиях авиастроения на основе эффективного выбора инвестиционных проектов. В кн.: Научные доклады международной научной конференции «Гагаринские чтения». - М.: МАТИ-РГТУ им. К.Э. Циолковского, 2010. стр.27-30.
5. Калачанов В.Д. Анализ и учёт затрат на создание научно-технической продукции. М., 1989.

Сведения об авторах:

Рузаков Михаил Александрович, доцент Московского авиационного института (государственного технического университета), к.э.н.
МАИ, Волоколамское ш., 4, Москва, А-80, ГСП-3, 125993;
тел.: (499) 158-41-20; 8-915-190-36-71
e-mail: kaf506@mai.ru

Каченовская Светлана Георгиевна, аспирант Московского авиационного института (государственного технического университета).
МАИ, Волоколамское ш., 4, Москва, А-80, ГСП-3, 125993;
тел.: (499) 158-41-20; 8-926-371-71-71

e-mail: kaf506@mai.ru

Шашков Алексей Николаевич, аспирант Московского авиационного института
(государственного технического университета).

МАИ, Волоколамское ш., 4, Москва, А-80, ГСП-3, 125993;

тел.: (499) 158-41-20; 8-926-207-26-52

e-mail: kaf506@mai.ru