Лавриненко Александр Юрьевич. Повышение эффективности управления финансами аэропортов : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10 / Лавриненко Александр Юрьевич; [Место защиты: Байкал. гос. ун-т экономики и права].- Иркутск, 2008.- 214 с.: ил. РГБ ОД, 61 09-8/452

**Содержание к диссертации**

Введение

ГЛАВА I. ХАРАКТЕРИСТИКА СОСТОЯНИЯ И ТЕНДЕНЦИЙ В УПРАВЛЕНИИ ФИНАНСАМИ АЭРОПОРТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 10

1.1. Проблемы управления финансами аэропортов гражданской авиации в России 10

1.2. Теоретические аспекты контроллинга как способа повышения эффективности управления финансами аэропорта 44

ГЛАВА II. СПОСОБЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ

ФИНАНСАМИ АЭРОПОРТОВ В РОССИИ 67

2.1. Прикладные подходы оценки финансового состояния аэропорта 67

2.2. Организация финансового контроллинга в системе управления аэропорта 96

ГЛАВА III. ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЛИНГА

В АЭРОПОРТУ 128

3.1. Прикладные аспекты совершенствования процессов управления финансами аэропорта 128

3.2. Методический подход к оценке эффективности внедрения системы финансового контроллинга 159

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 176

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 180

ПРИЛОЖЕНИЯ 191

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования. Транспорт - одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует «каркас» территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом. Важное место среди видов транспорта занимает воздушный транспорт.

Воздушный транспорт имеет особое значение для Российской Федерации как средство обеспечения дальних магистральных пассажирских и грузовых сообщений. Воздушный транспорт безальтернативно развивается как средство сообщения в регионах, лишенных средств наземного транспорта. Деятельность предприятий авиационной отрасли охватывает значительную часть территории страны, множество хозяйственных связей с другими отраслями и производствами и поэтому в значительной степени подвержена факторам усложняющейся внешней среды.

В современных условиях развития гражданской авиации Российской Федерации ключевые элементы воздушно-транспортной системы страны -аэропорты находятся в кризисном финансовом состоянии. С чистой прибылью работают только 45 аэропортов, что составляет 13% от общего количества действующих предприятий. Остальная масса несет убытки и испытывает дефицит источников финансирования капитальных вложений и операционной деятельности. Только в отношении действующих 351 аэродрома с 1991 года было недофинансировано 765 млрд. руб. С 1991 г. по 2000 г. финансирование модернизации и развития аэродромов со стороны государства практически не осуществлялось. Постоянный дефицит финансирования привел к критическому износу инфраструктуры и в целом неудовлетворительному состоянию основных фондов. В настоящее время износ основных производственных фондов превышает 60%, а по отдельным аэропортам уровень износа выше 80%. В результате за период с 1992 г. по 2007 г. количество аэропортов сократилось в 3,7 раза, из них подавляющее большинство находится в районах Крайнего Севера и Сибири, что в условиях недоступности данных территорий для других видов транспорта препятствует реализации конституционного права граждан на свободу передвижения. Для улучшения ситуации необходимо повышение эффективности управления финансами аэропортов в стране. Это является важной проблемой как на уровне государства, так и на уровне каждого отдельно взятого предприятия.

Недостаточная теоретическая и практическая разработанность проблемы эффективного управления финансами аэропортов на современном этапе обосновывает научную необходимость и актуальность темы диссертационного исследования.

Степень разработанности проблемы. Данное исследование базируется на теории управления, работах отечественных и зарубежных специалистов, занимавшихся исследованиями в области управления финансами и финансового контроллинга. Методологии и инструментарию финансового управления и контроллинга посвятили свои труды авторы: Е.А. Ананькина, А.Д. Аюшиев, И.Т. Балабанов, Ю.М. Березкин, И.А. Бланк, Ю. Бригхем, Й. Вебер, Л. Гапенски, В.В. Глущенко, Н.Г. Данилочкина, В.Б. Ивашкевич, В.В. Ковалев, Б. Колас, Х.Ю. Кюппер, М.Л. Лукашевич, Р. Манн, Э. Майер, Г. Пич, В.И. Самаруха, Е.С. Стоянова, Е.Н. Тихоненкова, Д. Хан, П. Хорват, Э. Шерм и др. Результаты их работ использованы при разработке разделов 1.2, 2.1, 2.2. диссертационного исследования.

Рассмотрение специфики управления аэропортами в РФ основано на трудах Л. Азимова, СП. Арсеньева, В. Васильева, Н.Н. Громова, О.Н. Дунаева, Е.В. Костроминой, Г.К. Пилар, Л.С. Федоровой, К.В. Холопова, Л.Г. Цыпина и некоторых других. Результаты их работ использованы при разработке раздела 1.1. диссертационного исследования.

Однако вопросам управления финансами в аэропортах России уделяется неоправданно мало внимания. В связи с этим практически отсутствуют глубокие исследования отечественных экономистов по указанной тематике.

Целью диссертационной работы является развитие теоретических основ и разработка практических рекомендаций по формированию комплексной системы управления финансами в аэропортах России на основе концепции финансового контроллинга.

Для достижения цели исследования были поставлены следующие задачи:

• выявить управленческие и финансовые проблемы аэропортов гражданской авиации России;

• определить отраслевую специфику и ее влияние на организацию финансового управления в аэропортах;

• выявить факторы, оказывающие влияние на управление финансами аэропортов;

• определить роль финансового контроллинга в совершенствовании системы управления финансами аэропорта;

• сформировать организационно-финансовые рекомендации по совершенствованию процессов управления финансами аэропорта;

• дополнить существующие методики формирования и внедрения контроллинга в процессы управления финансами аэропорта;

• разработать методический подход к оценке эффективности финансового контроллинга в управлении финансами аэропорта;

• внедрить систему финансового контроллинга в аэропорту;

• произвести оценку результатов, полученных от совершенствования процессов управления финансами аэропорта.

Объектом исследования является система управления финансами аэропортов.

Предметом исследования выступают научно-методические аспекты разработки и оценки организационно-финансовых способов повышения эффективности управления финансами аэропортов.

Теоретической основой исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых, посвященные проблемам управления финансами, стратегическому развитию предприятий, процессному и системному подходам к управлению компанией, моделированию информационных систем, теории и практике контроллинга в финансовом управлении, методам оценки экономической эффективности, принятию обоснованных управленческих решений. Также были использованы положения экономической теории, общего и стратегического менеджмента, экономики транспорта, организационных структур.

Методологической базой исследования являются методы научного исследования: процессный, системный и ситуационный подходы, методы индукции и дедукции, аналогии, графического моделирования, сравнительный анализ, методы экспертных оценок.

Информационной основой исследования послужило использование нормативных документов, регламентирующих аэропортовую деятельность, материалов международных организаций в области гражданской авиации, в т.ч. Международной организации гражданской авиации, Международной ассоциации воздушного транспорта, Международного совета по аэропортам, а также данных Федеральной службы государственной статистики, информации специализированных агентств и периодических изданий, ресурсов информационной сети Интернет, материалов обследований независимых аналитических организаций, данных бухгалтерской отчетности аэропортов, информации, полученной автором в процессе практической работы.

В процессе исследования получены следующие результаты:

• выявлены тенденции развития, основные финансовые проблемы аэропортовой сети Российской Федерации, и определены факторы неэффективного управления финансами аэропортов в России, необходимость устранения которых определила содержание уточненной методики комплексного управления финансами на основе концепции контроллинга;

• оценено финансовое состояние аэропорта, позволившее выявить внутренние проблемы и специфические особенности управления финансами;

• предложена финансовая структура аэропорта, и на ее основе усовершенствована организационная структура, позволившая повысить ответственность менеджеров за конечный финансовый результат;

• определена и охарактеризована наиболее полная и комплексная управленческая концепция - финансовый контроллинг - как средство повышения эффективности управления финансами аэропорта;

• разработаны рекомендации по повышению уровня инвестиционных ресурсов аэропортов, в т.ч. за счет переоценки основных средств с целью увеличения амортизационных отчислений - источника собственного капитала предприятий;

• апробирована методика оценки эффективности внедрения финансового контроллинга в вопросах совершенствования системы управления финансами аэропорта, показавшая свою практическую применимость.

Обоснованность и достоверность выводов и результатов.

Необходимая глубина исследования, обоснованность научных результатов, достоверность выводов и рекомендаций основаны на использовании значительного числа исследований отечественных и зарубежных экономистов, посвященных проблемам управления финансами предприятий, опыте работы автора в аэропортовой деятельности, действующих документах на предприятиях (положения по бюджетированию, ценообразованию, организационной структуре, должностные инструкции сотрудников и пр.) и подтверждаются их практическим применением в деятельности аэропорта.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем:

• раскрыты специфические особенности финансов аэропорта;

• предложен набор ключевых показателей эффективности деятельности аэропорта — индикаторов достижения стратегических финансовых целей предприятия, включающий уточненный состав показателей, учитывающих специфику аэропортовой деятельности;

• дополнена методика разработки и внедрения финансового контроллинга в аэропортах за счет уточнения последовательности этапов его создания и внедрения, а также адаптации содержания каждого шага финансового контроллинга к специфике аэропортовой деятельности;

• разработан методический подход к оценке эффективности внедрения финансового контроллинга применительно ко всем функциональным областям управления финансами аэропорта с выделением и группировкой основных составляющих эффективности, и произведен расчет финансового результата от реализации предлагаемых мер.

Теоретическая и практическая значимость работы. Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в развитии теоретических положений финансового менеджмента, положений амортизационной политики предприятия, формирования комплексной системы управления финансами аэропорта на основе финансового контроллинга, которые могут быть использованы в качестве научной основы для управления эффективностью деятельности предприятий воздушного транспорта.

Практическая значимость работы заключается в возможности применения полученных результатов для совершенствования систем управления финансами в аэропортах страны.

Апробация результатов работы.

Основные положения работы использованы при совершенствовании процессов управления финансами во ФГУП «Аэропорт Иркутск», что подтверждается справкой о внедрении системы финансового контроллинга. Методические аспекты оценки эффективности внедрения были применены в деятельности данного предприятия и подтвердили обоснованность сделанных предложений.

Основные выводы и практические результаты диссертационного исследования обсуждались на ежегодных конференциях профессорско-преподавательского состава БГУЭП (2006, 2007, 2008гг.).

Результаты исследования могут быть использованы в учебном процессе при совершенствовании курса «Финансы предприятий».

Автор принимал участие в разработке государственной бюджетной темы кафедры «Финансы» БГУЭП - «Проблемы региональных финансов».

Результаты научного исследования отражены в 9 публикациях общим объемом 3 печатных листа, в том числе одна работа в рецензируемом научном журнале Известия Иркутской государственной экономической академии.

Структура и содержание работы.

Цель и задачи исследования определили объем и структуру работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, изложенных на 179 страницах текста, списка использованной литературы. Работа иллюстрирована 20 рисунками, содержит 22 таблицы и 4 приложения.

Во введении изложены актуальность темы диссертационного исследования, объект, предмет и метод исследования, сформулированы его цель и задачи, охарактеризована теоретическая и методологическая базы диссертации, раскрываются элементы научной новизны и практической значимости работы.

В первой главе «Характеристика состояния и тенденций в управлении финансами аэропортов гражданской авиации Российской Федерации» проведен анализ современного состояния, тенденций и финансовых проблем развития аэропортовой сети Российской Федерации; проанализированы теоретические основы управления финансами предприятий посредством финансового контроллинга.

Во второй главе «Способы повышения эффективности управления финансами аэропортов в России» выполнена оценка финансового состояния аэропорта, предложена схема разработки и внедрения системы финансового контроллинга в аэропортах.

В третьей главе «Применение системы финансового контроллинга в аэропорту» отражены финансовые результаты от реализации комплекса предложенных организационно-финансовых мер по усовершенствованию процессов управления финансами аэропорта.

В заключении сформулированы основные выводы и научная новизна по результатам проведенного исследования.

В приложениях приведены справочные и вспомогательно-аналитические материалы, иллюстрирующие отдельные положения диссертационной работы.

## Проблемы управления финансами аэропортов гражданской авиации в России

Для исследования проблем управления финансами аэропортов вначале необходимо дать определение изучаемой экономической категории -«финансы».

Трактовка понятия «финансы» неоднозначна. В современной финансовой литературе даются различные определения финансов, в том числе и финансов предприятий.

Согласно Оксфордскому словарю содержание понятия финансов включает в себя:

- практику обращения с деньгами и управления ими;

- капитал, участвующий в каком-либо проекте, прежде всего капитал, который необходимо получить, чтобы начать новое дело;

- денежный заем для определенной цели, особенно сделанный финансовой компанией.1

Более определенно трактуют понятие «финансы» 3. Боди и Р. Мертон: «Финансы - это наука о том, каким образом люди управляют расходованием и поступлением дефицитных денежных ресурсов на протяжении определенного периода времени». Однако это определение не финансов как таковых, а предмета изучения финансовой науки.2

По мнению А.Г. Грязновой финансы можно определить «как совокупность денежных отношений по поводу распределения стоимости валового внутреннего продукта, доходов от внешнеэкономической деятельности и части национального богатства, в результате которого формируются денежные доходы, поступления и накопления у отдельных субъектов хозяйствования, государства, используемые в дальнейшем для решения экономических и социальных задач».

В соответствии с энциклопедическим определением финансов: «Финансы — фундаментальная, обобщающая, многозначная экономическая категория, характеризующаяся процессами образования, распределения и перераспределения денежных средств государства, регионов, хозяйствующих субъектов, юридических и физических лиц в ходе формирования их доходов, расходов, накоплений и возникающие при этом денежные отношения».4

Необходимо отметить, что самой распространенной трактовкой в современной отечественной литературе является определение финансов как системы экономических (денежных) отношений, возникающих в процессе формирования, распределения и перераспределения денежных средств. Это обусловлено тем, что в основе подобного рода определений лежит методология политической экономии, базирующейся на трудовой теории стоимости, основу которой составляют производственные отношения. В условиях рыночной экономики такие определения не соответствуют современным финансовым теориям и практике.

По нашему мнению, наиболее точное определение финансов не противоречащее взглядам западных ученых-финансистов, дано М.В. Романовским, О.В. Врублевской, Б.М. Сабанти: «как совокупность различных форм движения денежных потоков и капитала в процессах их формирования и использования».5

class2 **СПОСОБЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ**

**ФИНАНСАМИ АЭРОПОРТОВ В РОССИИ** class2

## Прикладные подходы оценки финансового состояния аэропорта

Для повышения эффективности управления финансами аэропортов с помощью системы финансового контроллинга необходимо провести комплексную оценку финансового состояния конкретного аэропорта. Затем сопоставить выявленные в ходе анализа внутренние проблемы в управлении финансами с общеотраслевыми и на этой основе разработать алгоритм организации финансового контроллинга в системе управления аэропорта.

Оценка финансового состояния будет произведена на примере международного аэропорта Иркутск.

«Аэропорт Иркутск» - федеральное государственное унитарное предприятие, учрежденное на первом этапе разделения в процессе долгосрочной приватизации. Аэропорт является правопреемником Иркутского государственного авиапредприятия в части, относящейся к аэропортовой деятельности. Произошло разделение аэропорта и авиакомпании на две структуры: ГП «Аэропорт Иркутск» и ОАО «Авиакомпания Байкал». К авиакомпании перешёл ряд зданий на территории аэропорта, часть мест стоянок воздушных судов, оборудование авиационно-технической базы и весь парк самолетов. В соответствии с функциями предприятий произошло разделение персонала. Лётный состав, служба бортпроводников и авиационно-технический персонал перешли в авиакомпанию, персонал подразделений по наземному обслуживанию остался в аэропорту. Разделение не было оформлено надлежащим образом в соответствии с требованиями законодательства. В результате это создало значительные трудности при установлении правопреемственности в отношении некоторых объектов, прав и обязательств. Соглашение о закреплении федеральной собственности за аэропортом Иркутск было подписано 23 декабря 1997 года. В 1995 году региональное государственное предприятие «Иркутскаэроконтроль» выделилось из состава аэропорта с функциями по управлению воздушным движением. Официально ФГУП «Аэропорт Иркутск» зарегистрировано Администрацией Октябрьского района г. Иркутска 2 марта 1992 г. В то время как авиакомпания была приватизирована полностью и впоследствии обанкротилась, аэропорт до сих пор является федеральной собственностью и рассматривается как аэропорт федерального значения. Однако стоит отметить, что в 2007г. предприятие было выведено из состава стратегических ФГУПов (предприятий, не подлежащих приватизации), что дает основания предполагать в ближайшие годы акционирование аэропорта.

Виды и характеристики проведения анализа следующие:

1. Структурный анализ: вертикальный и горизонтальный;

Суть данного метода заключается в следующем:

- рассматривается показатель, имеющий определенную внутреннюю структуру, т.е. состоящий из нескольких частей (элементов);

- оцениваются доли каждой (или некоторых интересующих) из частей в общем значении показателя;

- делается вывод о том, какие из частей внесли наибольший (или наименьший) вклад в конечное значение показателя.

Цель проведения структурного анализа - оценка вклада статей (некоторых из статей или их групп) в общую величину результирующих показателей (валюта баланса, чистая прибыль, сальдо наличности на конец периода и пр.) отчетности за период; оценка влияния статей на динамику результирующих показателей отчетности во времени.

В соответствии с целями можно выделить два основных вида структурного анализа: вертикальный и горизонтальный.

Горизонтальный структурный анализ позволяет выявить тенденции изменения во времени отдельный статей и их групп в общем изменении валюты баланса. В основе этого анализа лежит измерение относительного прироста (снижения) статей в отчетном периоде относительно предыдущего.

Существуют два основных алгоритма проведения горизонтального анализа: базисный и цепной.

Базисный: значение показателя в каждом из последующих периодов сравнивается со значением в первом (базисном) из рассматриваемых периодов, берущихся равным 100%.

Цепной: значение показателя в каждом из последующих периодов сравнивается со значение в предшествующем ему периоде, берущимся равным 100%.

2. Коэффициентный анализ. Суть этого вида анализа заключается в расчете определенных величин (коэффициентов), значения которых можно сравнивать между собой за различные периоды, по бизнесам, направлениям деятельности или статьям, а также с принятыми нормативными значениями.

Ниже дана краткая характеристика основных групп коэффициентов.

Характеристика групп коэффициентов:

имущественное положение предприятия - описывается общая сумма средств, которыми располагает предприятие, доля основного и, соответственно, оборотного капиталов в общей сумме активов, доли введенных в эксплуатацию и выведенных из использования основных средств. Такие показатели, как доля основных средств, коэффициенты выбытия или обновления, наиболее важны для аэропортов, основу деятельности которых составляет использование зданий, сооружений и тяжелого оборудования;

ликвидность - оценивается способность предприятия отвечать по своим текущим обязательствам. В основе расчета коэффициентов ликвидности лежит сопоставление текущих (оборотных) активов предприятия с его краткосрочными пассивами. Так как различные виды и группы оборотных активов обладают различной степенью ликвидности, то и рассчитывается несколько коэффициентов ликвидности. Коэффициенты ликвидности информативны для аэропортов, так как этот тип предприятий имеет непродолжительный производственный цикл. И менее значимы для предприятий с длительными периодами оборота вложенных средств;

финансовая устойчивость - оценивается структура источников финансирования с точки зрения собственности на них (собственные или заемные), степени доступности и риска использования ими. Прежде всего, коэффициенты финансовой устойчивости характеризуют зависимость предприятия от внешних контрагентов (кредиторов, инвесторов). Данная группа коэффициентов исключительно важна для предприятий широко используемых различные формы заемного капитала. Последнее становится актуально для аэропортов, как правило, имеющих высокий уровень финансового рычага.

class3 **ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЛИНГА**

**В АЭРОПОРТУ** class3

## Прикладные аспекты совершенствования процессов управления финансами аэропорта

Для решения финансовых проблем в аэропорту Иркутск, которые были определены во второй главе настоящей работы в результате анализа финансово-экономического состояния предприятия, необходимо разработать комплекс организационных действий по совершенствованию процессов управления финансами аэропорта, на основе предложенного алгоритма внедрения системы финансового контроллинга, учитывающий реальную стадию развития принципов финансового контроллинга в организации (начальная) и уровень подготовленности персонала (отсутствие ответственности руководителей служб за конечный финансовый результат, низкий уровень компетенции в сферах экономики и информатики).

I. Управленческий учет.

Системы бухгалтерского учета, действующей на предприятии недостаточно для получения актуальной, релевантной информации менеджментом аэропорта. Необходимо создание управленческого учета, путем трансформации бухгалтерского. Для этого реализуется следующий план действий:

а) Определение принципов ведения управленческого учета;

б) Формирование управленческой учетной политике на предприятии;

в) Регламентация - подготовка положения об управленческой учетной политике.

а) Управленческий учет на предприятии не разрабатывается опосредованно от других систем и инструментов менеджмента. Это значит, что необходимо установить взаимосвязи с имеющимися данными на предприятии и учесть требования будущих управленческих систем. К первой категории относится бухгалтерский учет (то, что имеется на предприятии) ко второй -бюджетирование. Для этого разрабатывается управленческий план счетов (УПС) (вначале упрощенный вариант - основные используемые счета, затем расширенный), и устанавливаются соответствующие взаимосвязи со статьями бюджетов.

Алгоритм следующий:

Формируется управленческий план счетов (УПС) на основе действующего в организации российского бухгалтерского плана счетов;

Счетам присваиваются необходимые аналитики: «Места хранения», «Контрагенты», «Договоры», «Сотрудники», «Основание»;

Предусматривается специальный счет для расчетов между центрами финансовой ответственности (ЦФО): «Внутрифирменные расчеты». Стоит отметить, что для аэропорта данный вид счета является особенно актуальным, так как существуют комплексные услуги, в обеспечении которых участвуют сразу несколько подразделений;

Каждому счету присваивается аналитика «ЦФО», поскольку любая хозяйственная операция в рамках бюджетирования относится к какому-то конкретному ЦФО;

Счетам: «Касса», «Расчетный счет», «Денежные документы», «Деньги в пути», «Финансовые вложения», по которым фиксируется движение денежных средств, присваивается аналитика «Статьи бюджета движения денежных средств (БДДС)»;

Счетам: «Амортизация», «Товары», «Материалы», «Основное производство», «Расходы на реализацию», «Общехозяйственные (административные) расходы», «Реализация», «Расчеты по налогам и сборам», «Прибыль и убытки», по которым производится начисление доходов и расходов, присваивается аналитика «Статьи бюджета доходов и расходов (БДР)»;

Счетам: «Основные средства», «Материалы», «Заготовление и приобретение материальных ценностей», «Товары», «Готовая продукция», «Реализация (продажи)», по которым фиксируется движение товаров, запасов и основных средств, присваивается аналитика ТМЦ.