

61 $\frac{07-8}{835}$

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ
ГОУ ВПО «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ИНЖЕНЕРНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

На правах рукописи

ЕВСТАФЬЕВА Ирина Юрьевна

**УПРАВЛЕНИЕ ДЕНЕЖНЫМИ ПОТОКАМИ КОМПАНИЙ ПО
АГЕНТИРОВАНИЮ СУДОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Специальность 08.00.10 – «Финансы, денежное обращение и кредит»

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук



научный руководитель
доктор экономических наук
профессор **О.В. Гончарук**

Санкт-Петербург

2006

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЯ МОРСКИХ АГЕНТОВ.....	10
1.1. Становление и развитие морского агентирования в РФ в условиях рыночной экономики	10
1.2. Зарубежный опыт финансовых отношений при агентировании судов морского транспорта	38
1.3. Анализ публикаций по проблеме управления денежными потоками при агентировании морских судов.....	48
ГЛАВА 2. МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ДЕНЕЖНЫМИ ПОТОКАМИ МОРСКИХ АГЕНТОВ.....	57
2.1. Особенности денежных потоков морских агентов.....	57
2.2. Методические положения по организации управления денежными потоками морских агентов.....	70
2.3. Методика планирования и оценки эффективности управления денежными потоками морского агента	84

ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО УПРАВЛЕНИЮ ДЕНЕЖНЫМИ ПОТОКАМИ МОРСКИХ АГЕНТОВ.....	107
3.1. Особенности денежных потоков ООО «Новаг-М».....	107
3.2. Организация процесса управления денежными потоками морских агентов	115
3.3. Общие рекомендации по развитию финансово- организационного механизма функционирования морских агентов.....	126
 ЗАКЛЮЧЕНИЕ	 132
 СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	 138

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Агентирование морских судов, как вид услуги на международном рынке морских перевозок, предлагается с середины XX века. За всю историю развития компаний по агентированию в сфере взаимоотношений судовладельца и агента сложились определенные международные традиции и правила, которых придерживаются добросовестные морские агенты во всех морских портах мира. На современном этапе, на российском рынке морских перевозок услуги морских агентов являются обязательным звеном механизма управления морским транспортом. По экспертным оценкам, в морских портах РФ в 2005 году осуществляли свою деятельность около 600 компаний по агентированию морских судов.

Несмотря на решение многих основных организационных и правовых проблем функционирования компаний по морскому агентированию, с учетом опыта организации агентирования в иностранных портах, период становления данного вида деятельности в России нельзя считать завершенным, так как на современном этапе на развитие подобного вида деятельности оказывают отрицательное воздействие множество сдерживающих факторов. Темпы и тенденции развития данного вида деятельности в морских портах РФ зависят от степени активности на рынке морских перевозок и состояния морского транспорта.

Развитие морского транспорта России на современном этапе характеризуется противоречивыми тенденциями. С одной стороны состояние флота оценивается как неудовлетворительное: количество судов под российским флагом составляет 11% к уровню 1994 года; ввод новых судов составил 20% в 2005 году по сравнению с 1995 годом; объемы инвестиций в основной капитал морского транспорта неуклонно снижаются в среднем на 15% в год; по состоянию на 2005 год степень износа основных фондов составляет 47%. Вместе с тем показатели грузооборота морских портов РФ с 1995 года в среднем растут на 35% в год. Данная динамика показателя грузооборота обеспечивается за счет доставки грузов судами под иностранным

флагом, поэтому на современном этапе морские порты России, морские агенты, стивидорные, сюрвейерские компании и другие участники рынка морских перевозок ориентированы на работу с иностранными судовладельцами. Подобные тенденции в работе морских портов сопровождаются увеличением платежей в иностранной валюте в счет оплаты обязательных и необязательных портовых сборов. Согласно традиционной схеме расчетов между участниками рынка морских перевозок вся совокупная сумма платежа оплачивается через морского агента, поэтому стабильность и своевременность расчетов между участниками во многом зависит от финансового состояния агента.

В сложившихся условиях одним из важных факторов укрепления финансового состояния компаний по агентированию морских судов является внедрение финансового менеджмента, который включает в себя управление денежными потоками с учетом отраслевой специфики финансов и с целью обеспечения эффективного использования финансового потенциала морского агента, что и определяет актуальность темы диссертационного исследования.

Степень изученности проблемы. Теория и практика финансового менеджмента предприятий и организаций морского транспорта с учетом особенностей российской экономики является новой и неразработанной отраслью научного знания.

Отдельные вопросы, посвященные организационным, правовым и экономическим аспектам деятельности организаций морского транспорта, рассмотрены в трудах Белого О.В., Винникова В.В., Ефимова С.Л., Забелина В.Г., Иванова Г.Г., Кендалла Л.К., Лимонова Э.Л., Слицана А.Е., Шутенко В. При этом финансовые особенности компаний, оказывающих услуги агентирования судовладельцам, практически не исследованы.

Проблемам управления денежными потоками и финансами предприятий посвящены работы Алексеева А.А., Аньшина В.М., Балабанова И.Т., Бланка И.А., Бочарова В.В., Гончарук О.В., Дж. К. Ван Хорна, Кныша М.И., Ковалева В.В., Костиной Н.И., Молякова Д.С., Прыкина Б.В., Стояновой Е.С., Стоянова Е.А., Тренева Н.Н., Тепловой Т.В., Шопенко Д.В., Шуримова Е.Л., Янковского

К.П. и др., в которых рассматриваются как общие подходы к управлению финансами организаций в условиях рыночной экономики, так и вопросы управления денежными потоками предприятий.

Вместе с тем, анализ источников по теме диссертационного исследования показал, что существующие подходы к управлению денежными потоками носят общий характер и не учитывают особенностей денежного обращения организаций морского транспорта и специфики денежных потоков морского агента, что и предопределило выбор цели и задач диссертационного исследования.

Цель и задачи диссертационного исследования. Целью диссертационного исследования является разработка и научное обоснование методических положений и практических рекомендаций по управлению денежными потоками компаний по агентированию морских судов.

Для достижения цели были поставлены и решены следующие задачи:
выявлены проблемы развития морского транспорта и морских агентов в России;

обобщен отечественный и зарубежный опыт организации и финансирования деятельности морского транспорта и морских агентов;

обоснованы методические подходы к определению факторов, рисков и особенностей управления денежными потоками морского агента;

выявлены особенности системы планирования денежных потоков и оценки эффективности управления денежными потоками с учетом отраслевой специфики компаний по агентированию морских судов;

определены направления, сформулированы предложения и рекомендации по совершенствованию организации работы морского транспорта и морских агентов.

Предметом исследования в диссертационной работе выступают финансовые отношения компаний, оказывающих услуги агентирования морских судов судовладельцам.

Объектом исследования являются организации морского предоставляющие услуги морского агентирования.

Теоретической и методологической основой исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых, посвященные организационным, правовым и экономическим проблемам организаций морского транспорта и морских агентов, теоретическим основам финансов и финансового менеджмента, вопросам управления финансовыми и экономическими рисками, инвестициями и денежными потоками. В процессе исследования были использованы законодательные и нормативные акты, регламентирующие деятельность морских агентов. Поставленные задачи решены с использованием экономико-математических методов.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем:

выявлены особенности денежных потоков, с учетом которых определены цели управления денежными потоками, а также предложена классификация потоков по основным признакам, присущим морским агентам в целом, с учетом отраслевой специфики финансов и особенностей хозяйственной деятельности морского агента;

уточнены и систематизированы виды и методы планирования денежных потоков компаний по агентированию морских судов в зависимости от сроков планирования и возможности прогноза движения денежных потоков и с учетом специфики потоков;

обобщены и систематизированы факторы и риски управления денежными потоками, на основании чего разработаны этапы организации управления денежными потоками, выделены рискообразующие факторы и связанные с ними риски, а также разработаны мероприятия, направленные на оптимизацию результатов управления денежными потоками;

обоснованы и разработаны методические положения по оценке эффективности управления денежными потоками, позволяющие оценить

результаты и принимать на основании полученных результатов научно обоснованные управленческие решения;

разработан алгоритм выбора варианта использования временно свободных денежных средств с учетом особенностей операционного и финансового цикла морского агента.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования заключается в том, что результаты диссертационного исследования могут быть использованы финансовыми службами компаний по агентированию морских судов при осуществлении управления денежными потоками в целях оптимизации финансовых показателей и стабилизации финансово-хозяйственной деятельности.

Разработанные в работе подходы, предложения и сделанные выводы были применены в процессе управления денежными потоками в ООО «Новаг-М». Теоретические положения использовались при проведении занятий по дисциплинам «Концепция и анализ денежных потоков», «Экономический анализ», «Инвестиции» в Санкт-Петербургском государственном инженерно-экономическом университете.

Апробация результатов исследования. Основные выводы, рекомендации и предложения диссертационного исследования были доложены и обсуждены на VI, VII межвузовских научно-практических конференциях «Теория и практика финансов и банковского дела на современном этапе», VII, VIII «Менеджмент и экономика в творчестве молодых исследователей» в Санкт-Петербургском государственном инженерно-экономическом университете.

Структура диссертационной работы состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованной литературы.

Во *Введении* обоснована актуальность темы диссертационного исследования, определены цель и задачи исследования, предмет и объект, методологическая и информационная база, научная новизна и практическая значимость.

В первой главе диссертации – *«Проблемы развития и финансирования компаний по агентированию морских судов»* - проведен анализ состояния морского транспорта в России, выявлены тенденции, финансовые и правовые проблемы развития рынка услуг агентирования морских судов, исследован зарубежный опыт финансирования морского транспорта и морских агентов, обобщены методические подходы к разработке проблем финансового менеджмента морских агентов.

Во второй главе – *«Методические основы управления денежными потоками морских агентов»* - выявлены особенности денежных потоков агентов, проведена классификация денежных потоков, систематизированы факторы и риски управления денежными потоками морских агентов, разработаны методические положения по организации управления денежными потоками морских агентов, разработан комплекс мероприятий, направленных на оптимизацию результатов управления денежными потоками; разработана методика планирования денежных потоков, включающая в себя трехуровневую систему планов денежных потоков и трехуровневую систему показателей для оценки эффективности управления денежными потоками.

В третьей главе – *«Разработка рекомендаций по управлению денежными потоками компаний по агентированию морских судов»* - проведена апробация разработанных методических рекомендаций на примере ООО «Новаг-М», проведен расчет экономического эффекта реализации разработанных методических рекомендаций, аргументированы общие рекомендации по развитию финансово-организационного механизма функционирования морского транспорта России, а также компаний по агентированию морских судов.

В *Заключении* изложены основные результаты диссертационного исследования.

Список литературы включает в себя 152 источника.

Публикации. Основные результаты диссертации опубликованы в 9 научных работах общим объемом 2,5 п.л.

ГЛАВА 1. ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И ФИНАНСИРОВАНИЯ МОРСКИХ АГЕНТОВ

1.1. Становление и развитие морского агентирования в РФ в условиях рыночной экономики

В связи с большой протяженностью территории России и отдаленностью субъектов РФ и предприятий друг от друга проблема транспортировки ощущается наиболее остро. Степень соответствия транспортной инфраструктуры тенденциям экономического развития и географическим особенностям территории страны, является важным фактором, который оказывает существенное влияние на экономическое развитие регионов, областей, функционирование других отраслей народного хозяйства, а также на возможности РФ в международном экономическом пространстве.

Основная масса производственных мощностей транспортной отрасли была создана до 1990 г. При переходе государства к рыночным формам хозяйствования финансирование строительства новых объектов резко сократилось. В результате в 2005 г. имеющиеся в отрасли производственные мощности и их техническое состояние в большей части остались на уровне дореформенного периода. Значительная часть имущественного комплекса была утрачена по причине распада СССР и отделения республик. Тем не менее, даже при недостаточном уровне технического оснащения транспорт в последние годы стабильно увеличивал свой вклад в рост производства ВВП РФ. Подобная положительная динамика свидетельствует о большом экономическом потенциале отрасли и увеличении доли вклада в ВВП в будущем при более благоприятных экономических условиях функционирования. Данные по уровню вклада отраслей представлены в табл. 1.1.

Согласно данным, представленным в табл. 1.1, наибольший удельный вес в структуре ВВП имеет торговля и общественное питание, удельный вес составляет 31,7% по состоянию на 2004 год. На втором месте по уровню вклада