

61:01-5/24-9

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВОЛЖСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ АКАДЕМИЯ
ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

УДК 656.62.078.15

На правах рукописи

Крепак Сергей Вячеславович

**МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ
АГЕНТСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЫХ СУДОВ
НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Специальность 05.22.19

«Эксплуатация водного транспорта»

Диссертация на соискание учёной степени кандидата технических наук

Научный руководитель
д.т.н., профессор А.И. Телегин

Нижний Новгород

2000

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ.....	4
1. АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ И СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ АГЕНТ- СКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ СУДОВ ЗА РУБЕЖОМ И В РОССИЙ- СКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	8
1.1. Развитие и сущность агентского обслуживания в зарубеж- ных морских портах	8
1.2. Агентское обслуживание в отечественных морских портах	22
1.3. Комплексное обслуживание флота на внутреннем водном транспорте Российской Федерации.....	31
1.4. Анализ научных исследований в рассматриваемой области	40
Выводы по разделу	48
2. КЛАССИФИКАЦИЯ АГЕНТСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЫХ СУДОВ И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИЧЕСКИХ ОСНОВ НОРМИРОВАНИЯ ВРЕМЕНИ ЕГО ВЫПОЛНЕНИЯ	51
2.1. Понятие и классификация агентского обслуживания	51
2.2. Методика определения норм времени использования тех- нических средств агентского обслуживания	63
2.3. Методика определения и нормирования времени агентско- го обслуживания судов	71
2.4. Методика определения времени выполнения комплекса агентских услуг при одновременном обслуживании судна «на ходу»	84
3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ И МЕТОДИЧЕСКИХ ОСНОВ ВЫБОРА СРЕДСТВ АГЕНТСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ	92
3.1. Концепция создания и функционирования агентского предприятия.....	92

	Стр.
3.2. Основные методические принципы определения стоимости агентского обслуживания.....	96
3.3. Методика выбора технических средств агентского обслуживания.....	106
4. РАЗРАБОТКА И ВНЕДРЕНИЕ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ ПО ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ АГЕНТСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	121
4.1. Развитие системы лицензирования агентской деятельности на водном транспорте	121
4.2. Основные лицензионные требования к агентскому предприятию и процедура лицензирования	125
4.3. Учёт и отчётность по агентской деятельности.....	130
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	137
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	139
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	150

ВВЕДЕНИЕ

Транспортный процесс перемещения грузов отличается последовательностью выполнения основных и дополнительных операций. К основным операциям относятся такие, которые определяют непосредственное перемещение грузов на транспортном средстве (судне, автомобиле, вагоне и др.) и загрузку-разгрузку транспортных средств. К дополнительным операциям относятся посреднические, вспомогательные и сервисные, выражающиеся в транспортно-экспедиционном, агентском, брокерском и других видах обслуживания судовладельцев, грузовладельцев и иных участников транспортного процесса.

Объектом рассмотрения в данной работе является обслуживание грузовых судов на внутреннем водном транспорте или обеспечение их всем необходимым для очередного рейса, что по опыту морского транспорта является агентированием судов.

В социалистической экономике обслуживанием судов занимались государственные парохозяйства, порты, ремонтно-эксплуатационные базы и другие транспортные предприятия на базе государственной собственности, государственного плана и жесткой централизованной системы управления. Основой такой системы являлось комплексное обслуживание флота (КОФ) в портах с круглосуточной организацией работы через диспетчерские службы, применением береговых и плавучих технических средств, выполнением операций обслуживания по действовавшим нормам и взысканием стоимости в размерах утвержденных сборов.

Вопросы комплексного обслуживания флота затрагивались в работах Журавлёва Б.И., Захарова В.Н., Зиня Э.А., Казакова А.П., Кондрашенко Т.Ю., Ляхова К.С., Маталина В.П., Нюркина С.И., Никифорова В.С., Чернова А.И. и др. /21, 24, 25, 27, 34, 40, 55, 70, 87, 98/. Однако эти работы относятся к вопросам обслуживания судов в социалистической системе хозяйствования при полном государственном управлении на всех иерархических уровнях. Иссле-

дования на внутреннем водном транспорте по проблемам агентского обслуживания в условиях рыночной экономики, в основном, отсутствуют.

В связи с переходом на рыночные отношения и акционированием речных пароходств и портов, система комплексного обслуживания флота претерпевает значительные изменения и, по сути, перестала существовать. В соответствии с новым законодательством Российской Федерации обслуживанием флота получили право заниматься самостоятельные предприятия различных форм собственности и индивидуальные предприниматели, что затруднило организацию обслуживания флота и привело к значительному ослаблению контроля со стороны государства за этим видом деятельности. Кроме того, появилась потребность в новых видах обслуживания флота, характерных для рыночной экономики, таких как посредничество и представительство.

В этих условиях стали формироваться различные специализированные предприятия, занимающиеся обслуживанием судов, а также посреднические фирмы, что происходило и при развитии аналогичного рынка транспортных услуг в развитых зарубежных странах, где функционирует водный транспорт.

Однако отсутствие соответствующей государственной нормативной базы, регламентирующей агентскую деятельность, общая нестабильность экономической ситуации в стране, а также неотлаженность механизма лицензирования агентской деятельности, способствуют появлению множества мелких коммерческих структур, не способных качественно выполнять подобные услуги. Отсутствие профессионализма, полная бесконтрольность и необоснованность в ценообразовании ещё более усугубляют положение с развитием агентских услуг и транспортного сервиса в целом.

Так как уровень обслуживания судов прямо или косвенно влияет на качество, эффективность и безопасность перевозок грузов, должны быть разработаны на федеральном уровне и внедряться новые принципы государственного воздействия на субъекты обслуживания флота, ориентированные преимущественно на нормативные (стандартизация – сертификация – лицензи-

рование) и экономические (тарифы – налоги – неустойки) методы.

В настоящее время государством созданы некоторые нормативные предпосылки для возникновения агентских предприятий по обслуживанию флота с учетом опыта аналогичных предприятий на отечественном морском транспорте и транспорте зарубежных стран. Так, в Гражданском Кодексе Российской Федерации появилось понятие агентского договора, а Федеральным законом № 158-ФЗ от 25 сентября 1998 года «О лицензировании отдельных видов деятельности» агентирование на внутреннем водном транспорте включено в перечень видов деятельности, на осуществление которых требуется государственная лицензия. Однако до сих пор даже не существует четкого определения, что понимать под агентированием судов на внутреннем водном транспорте и, соответственно, нет классификации агентских услуг, не говоря уже о целом комплекте нормативных документов федерального уровня.

Таким образом, учитывая, что агентская деятельность в системе лицензирования не регламентировалась до введения в действие федерального закона № 158-ФЗ, со стороны государственных органов управления речным транспортом потребуется провести ряд работ, что предопределяет необходимость их соответствующего научного обоснования или разработки.

Целью диссертационной работы является разработка методических основ агентского обслуживания грузовых судов на внутреннем водном транспорте Российской Федерации в условиях действия рыночных механизмов в увязке с нормами государственного регулирования. Для реализации указанной цели в качестве основных задач исследований определены следующие:

- анализ отечественного и зарубежного опыта развития и современного состояния агентирования судов;
- определение понятия и классификации агентского обслуживания грузовых судов на внутреннем водном транспорте Российской Федерации;
- совершенствование методик определения и нормирования времени выполнения агентских услуг;

- совершенствование методики технико-экономического обоснования типа и потребного числа средств агентского обслуживания;
- разработка методических основ определения размера вознаграждения за посреднические услуги;
- разработка предложений по государственному регулированию этой деятельности в рынке транспортных услуг Российской Федерации с помощью системы лицензирования.

В соответствии с целью работы и поставленными задачами предметом исследования стали современное состояние и пути развития агентского обслуживания грузового флота в условиях формирующегося рынка речных транспортных услуг Российской Федерации при эффективном государственном регулировании этой деятельности с помощью нормативного обеспечения и лицензирования.

1. АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ И СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ АГЕНТСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ СУДОВ ЗА РУБЕЖОМ И В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1.1. Развитие и сущность агентского обслуживания в зарубежных морских портах

Изучение и анализ вопросов агентирования судов за рубежом показали, что деятельность морских или как их ещё называют судовых агентов зародилась ещё в средние века и успешно функционирует по сей день /4, 7, 8, 19, 28, 30, 48, 50, 51, 75, 100, 103, 104, 105, 106/.

В настоящее время агентские операции в мировом торговом судоходстве состоят в поручении одной стороной, именуемой принципалом, не зависимой от нее другой стороне, именуемой морским агентом, совершения фактических и юридических действий, связанных с обслуживанием судов за счет и от имени принципала – судоходного предприятия /51, 80/.

Во времена возникновения и первоначального этапа развития судоходства как такового, когда судовладелец зачастую одновременно был капитаном судна, договор на перевозку грузов заключался напрямую между капитаном судна и торговцем, который обычно сам сопровождал груз до порта назначения. С развитием торговли и мореплавания менялись формы представительства интересов судовладельца и посредничества между судовладельцем и третьими лицами.

Защиту интересов иностранцев и оказание им помощи на территории древнего Рима и Греции оказывали назначенные местными властями преторы и происены.

В период феодализма в оживлённых пунктах морской торговли в Средиземном, Чёрном, Балтийском и Северном морях существовали «дворы», «конторы» и «фонды». В них имелись склады для товаров, жилые помещения для купцов и мореплавателей, где они могли найти покупателя и посмотреть

товар. Для решения различного рода коммерческих споров и защиты интересов своих соотечественников купцы и мореплаватели выбирали из своей среды старейшин, которые позднее стали называться торговыми консулами. Они выполняли обязанности хозяина, защитника, покровителя и судьи. В ряде стран до настоящего времени сохранились агентские фирмы, главы которых являются нештатными консулами.

Упоминание о торговом и морском агенте появилось в законодательстве и сводах обычаев ряда стран, начиная с XIV в. Так, в сборнике морских обычаев Испании XIV в. содержится перечень функций, которые выполняет так называемый морской писарь (*scripanus*): взыскание фрахта, распоряжение оставленным грузом для покрытия фрахта, обеспечение судна техническим и продовольственным снабжением. Во Франции упоминание об официальном представителе морского оператора на берегу также встречается в XIV в., в Статуте города Марселя и Ордонансе Филиппа IV, а также в более поздних юридических актах. Морским агентам посвящены целые разделы в Эдикте от 1657 г. и Ордонансе от 1681 г.

В период господства мануфактурной формы капиталистического производства в Европе с середины XIV в. до 70-х годов XVIII в. наблюдалось значительное увеличение темпов и объёмов производства товаров, расширение морской торговли. Важную роль в международной торговле занимали крупные британские и голландские торговые компании. Парусные торговые суда этих компаний совершали постоянные рейсы между морскими портами метрополий и колоний, придавая судоходству регулярный характер. Элементы линейного судоходства имелись также в регулярном парусном сообщении между портами Англии, Германии, Голландии и Франции.

К середине XIX в. в эпоху расцвета капитализма началось бурное развитие международной торговли. Были созданы специализированные торговые предприятия по отдельным видам товаров – хлеба, текстиля, металлов и т. п. Возросли масштабы морских перевозок. В этот же период произошло техническое перевооружение флота – парусные суда уступили место парохо-

дам. Морское торговое судоходство выделилось в самостоятельную отрасль предпринимательской деятельности. Увеличилось число судовладельческих компаний, появились первые регулярные линии и первые линейные конференции. Дальнейшее развитие торгового судоходства было немыслимо без создания широкой сети морских представительств в портах. Таким образом, были созданы экономические предпосылки для создания специализированных агентских компаний в морских портах, выполняющих функции представительства и посредничества, а также оказывающих помощь судовладельцу и капитану судна, грузам и экипажу в период нахождения в порту.

Действуя как доверенное лицо принципала, судовой агент должен выполнять на определённой географической территории все поручения, которые принципал выполнил бы самостоятельно, если бы решил открыть свой филиал на той же территории /103/.

Необходимость привлечения агентов вызвана спецификой и многообразием операций, выполняемых судами в порту, разнообразием нормативных положений, правил и обычаев, практик и тарифов морских торговых портов, часто не совпадающих даже в пределах двух смежных портов, не говоря уже о государствах, что делает их сложным для изучения и соблюдения непосредственно администрацией судна. Поэтому владельцы современных дорогостоящих судов, для которых очень важно максимально сокращать время нахождения судов в портах, добиваясь тем самым увеличения эффективности их использования, пользуются услугами судовых агентов.

По составу капитала различают собственные агентские компании судовладельца (грузовладельца), самостоятельные агентские фирмы и компании со смешанным капиталом.

Объём функций, прав и обязанностей морских агентов в разных странах различен. Однако можно выделить несколько основных видов морских агентов, представленных на рис. 1.1 и в табл. 1.1.