Евстафьева Ирина Юрьевна. Управление денежными потоками компаний по агентированию судов морского транспорта : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10.- Санкт-Петербург, 2006.- 149 с.: ил. РГБ ОД, 61 07-8/835

**Содержание к диссертации**

Введение

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 к работе**

**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

5 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., Шуремова 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

**8**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.

## 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 утеряна 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 в ВВП за период 2002-2005 гг. находится промышленность, доля которой за рассматриваемый период незначительно, но снижается до 29,7%. Так же снижение доли вклада в рост производства ВВП наблюдается в строительстве. Устойчивая положительная динамика удельного веса наблюдается в таких отраслях народного хозяйства как транспорт и связь. По транспорту средний прирост показателя за период 2002-2005 гг. составил 0,8% в год.

В состав транспортной отрасли включены следующие виды общественного транспорта: железнодорожный, автомобильный транспорт, городской электрический транспорт, морской транспорт, внутренний водный транспорт, воздушный и магистральный трубопроводный транспорт. Имущественный комплекс отрасли включает в себя тысячи километров эксплуатационных путей железнодорожного транспорта (87 тыс.км), автомобильных дорог (750 тыс.км) и магистральных трубопроводов (219 тыс.км.). Протяженность морской границы РФ, благодаря географическому положению, составляет 38,8 тыс.км (протяженность сухопутной границы - 14,5 тыс.км), имеются прямые выходы в Тихий, Атлантический и Северный Ледовитый океаны, а также множество внутренних судоходных водных артерий. В силу этих обстоятельств морской транспорт как один из видов транспорта, входящий в состав транспортной отрасли страны, традиционно относится к числу приоритетных, а также имеет большой экономический потенциал.

Организационная структура морского транспорта состоит из подвижного состава (грузовые и пассажирские транспортные суда) и материально-технической базы флота (грузоперевалочные комплексы).

Грузоперевалочные комплексы (морские порты) помимо производственных мощностей включают в себя функциональный комплекс услуг, посредством, которого осуществляется обслуживание морских судов отечественных и зарубежных судовладельцев. Все необходимые функции в механизме обслуживания судов выполняют множество различных предприятий и компаний (стивидорные, сюрвейерские, буксирные и т.п.).

## Особенности денежных потоков морских агентов

Управление финансовыми ресурсами в целом и денежными потоками в отдельности, морские агенты осуществляют при помощи общих методов, принципов и показателей, которые применяются во всех отраслях экономики. Но, как правило, у каждой отрасли экономики и у каждого предприятия есть свои особенности денежного оборота, без учета которых невозможно достигнуть максимальной эффективности управления, как общей финансовой системой предприятия, так и денежным потоком в частности.

Особенности денежного потока морского агента обусловлены отраслевой спецификой денежного обращения, спецификой финансов рынка морских перевозок и порядком взаимодействия участников процесса осуществления перевозок морским транспортом. Среди основных участников структуры рынка морских перевозок, непосредственно участвующих в процессе доставки груза, можно выделить; фрахтователя, судовладельца, морское судно, морского агента и его контрагентов (организации осуществляющие обслуживание морского судна в порту).

Порядок взаимодействия и направление движения денежных потоков представлено на рис. 2.5.

Согласно традиционной схеме взаимодействия весь совокупный денежный поток, направленный на оплату обслуживания судна в морском порту, сосредоточен у морского агента. Агент как представитель судовладельца в морском порту по окончании работ по обслуживанию судна, оплачивает выставленные счета контрагентов за счет средств, перечисленных ему судовладельцем. Все претензии организаций по неоплаченным счетам морского судна выставляются морскому агенту. Одной из главных особенностей денежного потока при морском агентировании, которую следует в первую очередь учитывать в разработке механизма управления денежными потоками, является их неравномерность во времени, которая может привести:

- к формированию значительных объемов временно свободных денежных средств у агента в составе оборотных активов, которые теряют свою стоимость во времени;

- к возникновению временного дефицита денежных средств у организации в результате снижения активности на рынке морских перевозок, который отрицательно сказывается на уровне ее платежеспособности.

Одним из свойств денежных потоков морского агента, которое так же в первую очередь необходимо учитывать при осуществлении процесса управления, является отсутствие возможности планировать объемы притоков и оттоков денежных средств на долгий период в связи со спецификой правовых и финансовых отношений между участниками рынка морских перевозок.

На интенсивность потоков, их объем, и формирование оказывают влияние множество факторов. Выявление факторов и определение степени и вероятности их воздействия, дает возможность финансовому менеджеру морского агента составлять прогнозы и корректировать существующие планы движения ожидаемых денежных потоков на основании полученных ранее данных об отклонениях плановых параметров денежных потоков и их оценки. Поэтому традиционные формы и методы планирования не позволяют наиболее эффективно использовать благоприятную экономическую ситуацию для увеличения финансовых результатов деятельности компании, а также при противоположных тенденциях во внутренней и внешней экономической среде своевременно снижать отрицательные последствия влияния факторов.

## Особенности денежных потоков ООО «Новаг-М»

«Новаг-М» оказывает услуги по агентированию морских судов отечественных и зарубежных судовладельцев. Компания осуществляет свою деятельность на территории Большого Морского Порта Санкт-Петербург.

Перспективы развития компании, разработка стратегии развития, а также прогноз соответствующих объемов и интенсивности денежных потоков во многом зависят от уровня и темпов развития Морского Порта Санкт-Петербург (МПСПб). МПСПб является крупнейшим портом России, протяженность причалов составляет 9,0 км. и насчитывает 60 причалов. Территория порта включает в себя следующие грузоперевалочные комплексы:

1,2,3,4 районы порта;

Лесной порт;

Петербургский нефтяной терминал;

Нефтяная гавань;

Балтийский завод;

Канонерский судоремонтный завод;

Северная верфь;

Кировский завод;

Большая Турухтанная гавань;

Рыбный порт;

Пассажирский причал на набережной лейтенанта Шмидта;

Пассажирские причалы Василевского острова.

Расширение грузоперевалочных комплексов, строительство новых портовых комплексов в Усть-Луге и Приморске, которое ведется в последние годы, приведет к росту показателей активности Большого Морского Порта Санкт-Петербурга, показателя количества судозаходов, а, следовательно, к росту показателя валового денежного потока по операционной деятельности агентов. Данные по динамике показателя судозаходов порта за 1995-2005 гг. представлены на рис. 3.1.

Согласно данным, приведенным на рис. 3.1, показатель судозаходов порта имеет постоянную положительную динамику, за период 2000-2005гг. судозаходы увеличились на 67%. Таким образом, денежные потоки, направленные на оплату обслуживания судов, должны иметь подобную динамику показателей. Платежи морского судна при заходе в порт состоят из обязательных и необязательных платежей. Оплата всех платежей судовладельцем осуществляется через морского агента, т.е. весь совокупный денежный поток направленный на оплату заходов судов проходит через .

Обязательные платежи, взимаемые в Большом Порту Санкт-Петербург, состоят из восьми сборов:

корабельный сбор;

маячный сбор;

канальный сбор;

причальный сбор;

якорный сбор;

экологический сбор;

лоцманский сбор;

навигационный сбор.

К необязательным платежам на территории Большого Морского Порта Санкт-Петербург относятся, например такие платежи как:

оплата буксиров;

оплата услуг бункеровочного флота и топлива;

покупка продуктов питания;

ремонтные работы;

вода;

и т.п.