Рябов Дмитрий Геннадьевич. Управление финансовыми ресурсами предприятий : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 : Санкт-Петербург, 2003 202 c. РГБ ОД, 61:03-8/3372-3

**Содержание к диссертации**

Введение

ГЛАВА 1. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАН СОВЫМИ РЕСУРСАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ 9

1.1. Объективные предпосылки развития теории управления финанс о-выми ресурсами предприятий в РФ 9

1.2. Сущность и назначение финансовых ресурсов предприятий в р ы-ночной экономике 29

1.3. Источники формирования финансовых ресурсов предприятий 45

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСВОЫМИ РЕСУРСАМИ В ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИ ЯТИЙ (на примере предприятий водного транспорта РФ) 71

2.1. Оценка инвестиционных потребностей предприятий водного транспорта РФ 2.2. Оптимизация структуры финансовых ресурсов предприятий водного транспорта РФ 91

2.3. Основные направления финансирования инвестиционных проектов в современных условиях 117

ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМИ РЕСУРСАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНС

ПОРТА В РФ 134

3.1. Развитие системы финансирования предприятий водного транспорта в странах с развитой рыночной экономикой 134

3.2. Роль государства в организации управления финансовыми ресурса ми предприятий водного транспорта в РФ 148

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 168

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 174

ПРИЛОЖЕНИЯ 183

**Введение к работе**

В условиях низких темпов развития российской экономики большинство отечественных предприятий находятся в неустойчивом финансовом состоянии, обладая при этом существенным потенциалом роста. При этом тревожным симптомом служит отсутствие явной тенденции становления крупных предприятий, способных стабилизировать процесс развития национальной экономики. В этих условиях научное обоснование мероприятий по оптимизации структуры и совершенствованию управления финансовыми ресурсами предприятий является одной из главных предпосылок финансового оздоровления и роста экономической эффективности деятельности российских компаний.

По данным Госкомстата РФ удельный вес убыточных предприятий в первом полугодии 2002 года составил 44 %, в том числе, в промышленн ости -45,8%, в строительстве - 42,9%, на транспорте - 51 %. В то же время значительная часть прибыли (почти 40%) сконцентрирована в главных экспортных отраслях российской экономики. Подобное положение обусловливает низкую инвестиционную привлекательность многи X отечественных предприятий, большинство из которых ощущают потребность в инвестициях. Этому способствует воздействие целого ряд факторов, сложившихся на макро- и микро- уровнях, таких как, значительный внешний и внутренний долг, низкий кредитный рейтинг государства, непрозрачность отчетности и низкая норма рентабельности предприятий реального сектора экономики, высокие кредитные риски и другие. Признавая некоторое улучшение инвестиционного климата в российской экономике, надо констатировать, что острота проблемы дефицита реальных инвестиций не спадает.

В современных условиях оптимизация инвестиционного процесса требует эффективного использования внешних и внутренних источников финансовых ресурсов предприятий, а также определения возможности их привлечения. При этом состав и структура финансовых ресурсов, объемы и возможности привлечения инвестиций во многом определяются отраслевой спецификой предприятий.

**4**Наиболее остро ощущают потребность в практических рекомендац иях в сфере управления финансовыми ресурсами предприятия водного транспорта, что обусловлено рядом специфических черт. Во-первых, эти предприятия осуществляют свою деятельность без территориальной пр ивязки к какой-либо юрисдикции. Во-вторых, осуществляя свою деятельность на международных рынках грузоперевозок, предприятия морского транспорта конкурируют с иностранными перевозчиками, что ставит их в зависимость от мировых цен на фрахтовом рынке. В-третьих, деятельность большинства предприятий водного транспорта носит сезонный характер. С началом рыночных преобразований предприятия водного транспорта оказались в глубоком кризисе. Доля внешнеторговых перевозок, выполнявшихся российским флотом, в этот период сократилась в десять раз. По данным Госкомстата РФ удельный вес убыточных предприятий на внутреннем водном транспорте в 2001 году приблизился к 20 %, а на морском - к 30 %.

Анализ методологических аспектов управления финансами предпр иятий свидетельствует о расхождении подходов ученых различных школ к этому вопросу. Подобные разногласия в сочетании с изменившимся нормативно-законодательным материалом порождают на практике ряд проблем, и в том числе, выработку единого концептуального взгляда на управление финансовыми ресурсами предприятий. Научные исследования в этой области нашли широкое отражение в трудах многих отечественных экономистов таких как: Аграпонов Б.Н., Александров A.M., Бирман A.M., Болдырев В.Г.,Бородина Е.И., Бочаров В.В., Вознесенский Э.А., Герчикова И.Н., Дробозина Л.А., Ковалев В.В., Константинова Ю.Н., Киперман Г.Я., Лобанова Е.Н., Ле онтьев В.Е., Павлова Л.Н., Родионова В.М., Романовский М.В., Сабанти Б.М., Стоянова Е.С., Сенчагов В.К., Сычев Н.Г., Точильников Г.Н., Шерменев М.К. и др., а также таких известных зарубежных авторов как: Альберт М., Бригхем Ю., Брю С, Ван Хорн Дж. К., Гапенски Л., Долан Э., Кене Ф., Коласс Б., Коуз Р.Г., Макконнелл К., Маркс К., Мескон М., Миллер М., Модильяни Ф., Рикардо Д., Самуэльсон П.И. Саймон Г.А., Смит А., Файоль А., Хайман Д., Хейне П., Хедоури Ф., Шарп У. и др.

Однако осуществляемые в рамках экономической реформы в России преобразования требуют проведения дополнительных исследований в о бласти

5 управления финансовыми ресурсами предприятий. Методология еское обеспечение этого процесса в настоящее время требует приведения в соответствие с потребностями рыночной экономики, которое учитывало бы особенности национального экономического, политического и корп оративного развития. Именно поэтому актуальна и потребность адаптации зарубежных теоретических разработок в данной области к российским реал иям.

Исходя из актуальности и степени изученности указанных проблем, целью  
настоящей диссертации является исследование теоретических и практических  
предпосылок управления финансами предприятий, разработка

методологических подходов по оптимизации структуры и управления финансовыми ресурсами предприятий и практических рекомендаций с учетом специфики деятельности отдельных предприятий. Реализация поставленной цели предопределила решение следующих задач:

изучения целей и задач управления финансами предприятий, системат изации основных этапов его развития;

уточнения и обоснования понятия и сущности финансовых ресурсов предприятий;

классификации источников формирования и пополнения финансовых ресурсов предприятий и направлений их использования;

анализа формирования финансовых ресурсов предприятий водного транспорта в РФ;

оценки потребностей предприятий водного транспорта РФ в инвестиц иях и финансирования инвестиционных проектов в современных услов иях;

обобщения опыта стран с развитой рыночной экономикой в практике финансирования предприятий водного транспорта;

аргументации и разработки комплекса мероприятий по оптимизации с остава и структуры финансовых ресурсов предприятий водного тран спорта в РФ;

разработки организационных процедур по совершенствованию системы управления финансовыми ресурсами предприятий водного транспорта РФ.

Объект исследования - теоретические, методологические и практ ические аспекты формирования и использования финансовых ресурсов в системе управления финансами предприятий.

Предмет исследования - действующая система управления фина нсовыми ресурсами предприятий водного транспорта в РФ.

Методологическая основа исследования - теоретические и практические разработки отечественных и зарубежных ученых в области управления финансовыми ресурсами предприятий. Необходимая глубина анализа, достоверность выводов обеспечиваются применением общенаучных методов: исторического, логического и системного анализа, приемов индуктивного и дедуктивного изучения.

При рассмотрении проблем диссертационной работы изучен, проанализирован и обобщен следующий информационный блок: Налоговый и Таможенный Кодексы РФ, Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, другие федеральные Законы; постановления Правительства РФ; отечественные и зарубежные монографии, публикации, включая работы в специальных периодических изданиях; статистические сборники Государственного комитета РФ по статистике; материалы научно-практических конференций и семинаров; информация официальных структур, представленная в компьютерной сети «Интернет»; другие материалы.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что полученные в нем результаты имеют научно-методический характер и направлены на совершенствование системы управления финансами предприятий, оптимизацию состава и структуры финансовых ресурсов предприятий водного транспорта в РФ. К числу наиболее существенных результатов исследования относятся следующие:

на основе конструктивного анализа теоретических взглядов отечестве иных и зарубежных экономистов проведена периодизация этапов развития управления финансовыми ресурсами предприятия, уточнены его ц ели и задачи на современном этапе;

уточнено экономическое содержание понятий «финансовые ресурсы» и «капитал» и обозначены принципиальные различия этих категорий;

предложена классификация источников формирования и использования финансовых ресурсов предприятий;

на основе анализа деятельности отечественных предприятий водного транспорта выявлены их инвестиционные потребности и предложено использование проектного финансирования в качестве одной из форм инвестирования предприятий этой отрасли;

аргументирован и разработан комплекс мероприятий по оптимизации структуры финансовых ресурсов предприятий водного транспорта в РФ с учетом опыта организации финансового менеджмента в странах с развитой рыночной экономикой;

разработаны организационные процедуры по совершенствованию си стемы управления финансовыми ресурсами предприятий водного тран спорта РФ.

Практическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что его основные положения доведены до конкретных разработок и методик, реализация которых может быть направлена на совершенствов ание управления финансами предприятий, оптимизацию состава и структуры финансовых ресурсов предприятий водного транспорта РФ. Практич еские разработки могут быть использованы в учебном процессе в качестве методических материалов при составлении рабочих программ, учебных пособий, текстов лекций по курсу «Финансы предприятий».

Теоретические разработки, выполненные в ходе исследования, были доложены и получили одобрение на научных сессиях профессорско -преподавательского состава, научных сотрудников и аспирантов по итогам НИР в СПбГУЭФ с 1996 по 2003 годы.

Основные положения и результаты исследования нашли отражение в шести опубликованных работах общим объемом 1,32 п.л.

Структура диссертационной работы обусловлена поставленными целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка используемой литературы, приложений.

Во введении обосновывается выбор темы и ее актуальность, характеризуется степень разработанности проблемы; определяются цель и совокупность задач исследования; формулируется комплекс положений научной новизны, выносимой на защиту.

В первой главе «Концептуальные основы управления финансовыми ресурсами предприятий» раскрывается содержание, цели и задачи упра вления

**8**финансовыми ресурсами предприятий; исследуются объективные предпосылки развития теории управления финансовыми ресурсами предприятий в РФ; уточняется понятие и сущность финансовых ресурсов предприятий; приводится классификации источников формирования финансовых ресурсов предприятия и направлений их использования.

Вторая глава «Особенности управления финансовыми ресурсами в инвестиционной деятельности предприятий (на примере предприятий водного транспорта РФ)» включила: исследование условий формирования и структуры финансовых ресурсов предприятий водного транспорта в РФ; оценку инвестиционных потребностей предприятий водного транспорта РФ в современных условиях; анализ практики финансирования инвестиционных проектов в современных условиях.

В третьей главе «Совершенствование системы управления финанс овыми ресурсами предприятий водного транспорта РФ» проводится анализ практики финансирования предприятий водного транспорта в странах с развит ой рыночной экономикой; аргументируется комплекс мероприятий по оптимизации состава и структуры финансовых ресурсов предприятий водного транспорта в РФ, предлагаются организационные процедуры по совершенствованию системы управления финансовыми ресурсами пр едприятий водного транспорта РФ.

В заключении изложены основные результаты исследования.

Список использованной литературы содержит 146 наименований.

Общий объем диссертационной работы составляет 182 страницы, включая 17 рисунков, 24 таблицы. Кроме того, в работе имеется 17 приложений на 19 страницах.

## Объективные предпосылки развития теории управления финанс о-выми ресурсами предприятий в РФ

В условиях отсутствия существенных темпов развития российской экон о-мики недостаточная платежеспособность ряда отечественных предприятий во многом препятствует обеспечению их экономической безопасности. Помимо неблагоприятных условий внешней среды, к числу которых относятся экон о-мическая и политическая нестабильность, отсутствие развитого фонд ового рынка, финансовой инфрастуктуры, высокая налоговая нагрузка, финансовое положение большинства российских предприятий в значительной степени н е-устойчивое. Подобное положение определяет, в первую очередь, низкий ур о-вень уставного капитала предприятий, отсутствие финансовых ресурсов на в ы-сокодоходные вложения, неопределенность развития в ближайшем будущем, неплатежеспособность, технологическая отсталость, недостаточный уровень квалификации управленческого персонала и т.п. Кроме того, подобное полож е-ние обусловливает низкую инвестиционную привлекательность многих росси й-ских предприятий. В этой связи отечественные предприятия в сложившихся у с-ловиях остро нуждаются практических рекомендациях в сфере управления ф и-нансовыми ресурсами.

В настоящее время более 80%1 средних и крупных российских предпр и-ятий характеризуется неустойчивым финансовым положением, низкой прои з-водительностью, отсутствием ясной стратегии развития, неспособностью пр е-доставить ликвидное обеспечение займов, отсутствием квалифицированных специалистов в области корпоративных финансов, имеющих профессионал ь-ный опыт привлечения капитала. При этом многие из них имеют значительный потенциал роста, хотя и находятся в неустойчивом состоянии - близком к ожидаемому банкротству. В этих условиях для ряда российских предприятий типовой практикой решения проблем финансирования становится маневрир о-вание финансовыми ресурсами, подходы к которому иллюстрирует табл. 1.1.

Положительные изменения в состоянии финансовых ресурсов предприятия зависят не только от экономической политики предприятия, но и от ряда внених макроэкономических факторов. Неблагоприятное влияние на структуру и динамику развития финансовых ресурсов предприятий оказали инфляция, н а-рушение макроэкономических пропорций, общий спад производства, вызва н-ные кризисом 1998 года.

Последующий период ознаменовался некоторым оживлением в росси й-ской экономике, причинами которого стали, главным образом, импортозамещ е-ние и благоприятная конъюнктура мировых цен на сырьевых рынках. По ит о-гам 1999 года норма валовых национальных сбережений выросла с 17 до 26% ВВП, а в первом полугодии 2000 года - до 32% ВВП. Следует отметить, что практически с начала 2000 года, темпы роста инвестиций в реальные активы значительно опережают динамику ВВП. Динамика инвестиций в основной к а-питал в 1999 году достигла 4,5%, тогда как ВВП вырос только на 3% ( см. рис. 1.1).

## Оценка инвестиционных потребностей предприятий водного транспорта РФ

В настоящее время в России многие отрасли производств ощущают потребность в инвестициях. Изношенность активной части основных фондов, к о-торая в целом по промышленности составляет около 67% , а в машиностроении, химической и нефтехимической отраслях превышает 75%, обуславливает тот факт, что инвестиции в России осуществляются преимущественно в форме капиталовложений. По данным Госкомстата РФ в январе - октябре 2001 г. объем инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования составил 1185,3 млрд. руб., среди которых на долю собственных средств пред-приятии приходилось около 50%.

Следует отметить, что первый этап посткризисного роста промышленности отличался некапиталоемкой моделью развития, когда в оборот вовлекались н е-загруженные ранее мощности. Однако загрузка промышленных мощн остей увеличилась с 51% в 1998 году до 57% в 1999 году и до 65% в первом полуг о-дии 2000 года. Дальнейшее же увеличение загрузки мощностей сталкивается с проблемой высокого уровня физического и морального износа производстве н-ного капитала (рис.2.1).

Из рис. 2.1 видно, что к 1999 году почти 70% оборудования эксплуатир о-валось более 10 лет. В то же время доля оборудования в возрасте до 5 лет, к о-торое определяет технологический уровень производства, составило около 5%. Очевидно, что такое положение препятствует инновационному развитию преприятии. Ситуация в этой области усугубляется тем, что только 1,5% в год от стоимости основных средств российские предприятия реально направляют на воспроизводство, что явно недостаточно.1 За период с 1990 по 2002 гг. удел ь-ный вес нового оборудования (возрастом до 5 лет) в структуре активной части производственных фондов снизился соответственно с 29,4% до 5,7%. Средний возраст оборудования в 1990 году составлял 10,8 года, в 1999 -м - 17,9. Следует отметить, что в развитых странах этот показатель не превышает 6 -6,6 лет.2

Рис. 2.1. Возрастная структура промышленного оборудования в 1999 году.

В настоящее время наблюдается рост инвестиций в топливно -сырьевом и инфраструктурном секторах, где концентрируется почти половина всех инв е-стиций в реальные активы национальной экономики. По масштабам инвестир о-вания (более 22% в 2000 году) топливная промышленность, равно как и нефт я-ной сектор в ее составе (17% против 8,4% в 1998 году) значительно превзошли сферу жилищно-коммунального строительства (16%). В 2000 году предприятия нефтедобывающей промышленности увеличили свои инвестиции почти в два раза (на 91,4%).

## Развитие системы финансирования предприятий водного транспорта в странах с развитой рыночной экономикой

Прежде чем оценить современные подходы к управлению финансовыми ресурсами предприятий водного транспорта, на наш взгляд необходимо рассмотреть мировую историю финансов этой отрасли, которые в своем развитии прошли несколько этапов.

Первый этап с 1950 по 1967 гг. можно охарактеризовать как период заинтересованности банков в судоходной отрасли. Интерес банков к судоходству объяснялся прибыльностью этой отрасли, особенно после Корейской войны, и выражался в том, что некоторые из них развили финансирование судоходства как единственную специализацию. Примерами таких банков могут служить First National City Bank (в настоящее время - Citybank), Chase Manhattan Bank и Hambros Bank, которые, по сути, являлись специальными банками судоходства и финансировали предприятия этой отрасли под залог активов. При этом о с-новная структура финансирования составляла 50% залоговой стоимости судна при условии, что возраст судна не превышал 5 лет. Таким образом, при выдаче кредитов банки в первую очередь обращали внимание на высоколиквидное обеспечение, а также на финансовое состояние заемщика.

Следует отметить, что в середине 50-х годов прошлого столетия фунт стерлингов стал терять надежность, основной причиной чему явился Суэцкий кризис. Тем не менее, для продолжения финансирования судоходства банк Hambros начал выстраивать долларовый депозит, что сыграло важную роль в развитии рынка евродолларов. В начале 60-х годов прошлого века образовалась проблема наличия минимального размера акционерного капитала, несмотря на то, что к тому времени судостроительные верфи уже были готовы предлагать свои кредиты. Отсутствие в тот период ограничений со стороны государства способствовало развитию новых рынков судостроения, на которых коммерч е-ские банки обеспечивали финансирование новых судов от имени верфей. Значительные темпы роста мировой отрасли судостроения, начиная с 1964 года, привели к тому, что уже через 10 лет мощности судостроительной отрасли с у-щественно превысили потребности судоходных компаний в новых судах. При этом многие банки после спада 1966-67 гг. сделали ряд выводов, связанных с цикличностью развития судоходной отрасли.

Второй этап - 1967-1973 гг. — можно назвать «бумом кредитования». П о-следствия Ближневосточной войны привели к сверхвысокому росту ставок фрахта и спроса на морские перевозки, поэтому конец 60-х годов прошлого столетия характеризуется повышенным интересом банков к судоходству. Одн а-ко по причине того, что большинство новых банков не имели опыта финанс и-рования судостроительной отрасли и компетенции для оценки активов, качес т-во большинства займов под строительство новых судов было достаточно ни з-ким. Следует отметить, что в то время многие займы предоставлялись «под имя», т.е. любой ведущий судовладелец мог получить огромные средства пр о-сто из-за своей репутации. Так, например, на Норве жском рынке не подвергали сомнению проекты лидера в строительстве танкеров Хилмара Рекстена.

Огромный вклад в программу судостроения Японии, которая в настоящее время является одним из мировых лидеров этой отрасли, внесли так называ е-мые сделки «Shikumi-Sen». Сделки были организованы для избежания проблем с дорогостоящими японскими экипажами и включали в себя три стороны: японские верфи, на которых строились суда, Торговые дома Японии, предл а-гающие долгосрочные фрахты (по 15-20 лет), и Гонконгских судовладельцев, эксплуатирующих эти суда.

Следующий этап, охватывающий 1973-77 гг., ознаменовался «проблемными кредитами», когда многие компании судовладельцев столкнулись с бол ь-шими трудностями, в результате чего многие из них потеряли акционерный к а-питал. Примером могут служить норвежские судовладельцы (Хилмар Рекстен, Хавтор, Фернли и Егер), поскольку они в основном владели новыми судами. Эти проблемы распространились по всей отрасли, однако, таким компаниям как Court Line, Maritime Fruit Carriers и греческому судовладельцу Colocotronis тем не менее удалось сохранить свой капитал.