

УПРАВЛЕНИЕ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

С. Л. ШАТРОВ, А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. Я. КРАВЕЦ

Белорусская железная дорога, г. Гомель

В настоящее время дебиторская задолженность является неотъемлемой категорией кругооборота средств в экономике. С позиции управления капиталом переход на единый метод учета выручки «по начислению» привел к диспропорции денежных потоков. При неоплате (несвоевременной оплате) за отгруженную продукцию (оказанные услуги, выполненные работы) до 22-го числа, следующего за отчетным периодом, налог на прибыль оплачивается за счет средств, фактически полученных от реализации другой услуги, иными словами, происходит «вымывание» оборотных средств в краткосрочном периоде и методологическая ошибка в долгосрочном, когда при списании дебиторской задолженности образуется убыток, с которого уже уплачен налог на прибыль. В этих условиях особую актуальность для обеспечения экономической безопасности железной дороги приобретает учет риска невозврата средств, «замороженных» в дебиторской задолженности, и формирование системы управления дебиторской задолженностью.

Процесс управления дебиторской задолженностью является важным моментом в деятельности любого предприятия и требует внимания руководителей всех звеньев. Финансовая система железной дороги имеет трехуровневую структуру, что предполагает и соответствующие уровни управления дебиторской задолженностью и ее формирование. При существующей организационной (финансовой) структуре возможно возникновение дебиторской задолженности по платежам за перевозки, определяющее следующие варианты:

- на уровне отделения железной дороги, непосредственно по информации ОРЦ, который проверяет правильность формирования постанционной суммы выручки и последующее перечисление провозных платежей клиентами. На уровне отделения железной дороги есть возможность непосредственной работы с клиентурой по ликвидации долга за перевозки;
- на уровне предприятий дорожного подчинения, осуществляющих финансовую деятельность самостоятельно;
- на уровне управления железной дороги, где формируется основная договорная работа с клиентами и где централизуется вся выручка от перевозок.

Таким образом, на каждом уровне управления существует объективная необходимость в процессе деятельности отслеживать информацию о контрагенте, на основании которой возникает неуверенность в погашении должником (должниками) дебиторской задолженности. Об этом могут свидетельствовать различные данные, а именно:

- негативная динамика погашения задолженности;
- отсутствие поступления оплат в течение сравнительно продолжительного периода времени;
- данные о неблагоприятном финансовом положении контрагента-дебитора и т. д.

Это обуславливает необходимость организации эффективной системы контроля за состоянием расчетов, что является базой для дальнейшей кропотливой работы по взысканию задолженности по каждому дебитору. Однако для современных экономических условий характерной чертой являются «хронические» неплатежи основных контрагентов на всех уровнях финансового взаимодействия предприятий железной дороги. Это обуславливает наблюдающуюся тенденцию к несвоевременности ее возвратности, а порой и признанию безнадежной ко взысканию, что негативно сказывается на результатах деятельности предприятий и приводит к снижению уровня экономической безопасности железной дороги в целом. Поэтому целесообразным является создание резервов по сомнительным долгам, что поспособствует нейтрализации негативных последствий от перехода к методу учета выручки «по начислению».