

Анализируя дебиторов, организация должна для себя определить критерии ранжирования образовавшихся сумм задолженности и, применив возможности ABC-анализа, распределить степени риска по каждому дебитору или по группам, или же по объему выручки. В зависимости от степени риска невозврата дебиторской задолженности проводить работу с контрагентами, при последующем сотрудничестве предусматривать в договоре дополнительные условия, направленные на обеспечение возврата кредитованных покупателю средств. В случае высокого риска невозврата или длительного периода возврата средств можно рассмотреть страхование риска непогашения дебиторской задолженности. Однако, в случае страхования риска организация должна определить экономическую эффективность и целесообразность.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Гражданский кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 20.03.2001 г., № 2/744 // Национальный реестр правовых актов Респ. Беларусь. – Минск. – Режим доступа : <http://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk9800218>. – Дата доступа : 20.03.2024.

2 Инструкция по бухгалтерскому учету доходов и расходов : утв. постановлением М-ва финансов Респ. Беларусь 30.09.2011 г., № 102 // КонсультантПлюс : Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр». – Минск, 2024.

A. KRAVCHENKO, P. KRAVCHENKO
Belarusian State University of Transport, Gomel

PRINCIPAL APPROACHES TO RECEIVABLES MANAGEMENT

УДК 347.763

B. Г. КУЗНЕЦОВ, А. А. ЕРОФЕЕВ, М. А. КИЛОЧИЦКАЯ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СИСТЕМНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКОНОМИЧЕСКИМ НОВЕЛЛАМ ЗАКОНА «О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»

Законодательство в транспортной сфере определяет основные нормы, правила и условия транспортной деятельности, получения услуг, доступа к инфраструктуре и другие аспекты функционирования транспорта. Железнодорожный транспорт является активно развивающимся сегментом экономики: расширяется внешняя деятельность, увеличивается число участников перевозочного процесса, их интеграция, создаются новые транспортно-логистические цепи доставки товаров, активно проходит цифровизация на транспорте, переход к электронным перевозочным документам и т. п.

Органы государственного управления и регулирования, участники перевозочного процесса регулярно вносят предложения по обновлению в право-

вые положения для актуализации и адаптации их к современным условиям транспортной деятельности, изменениям в национальном и международном законодательстве.

Научные исследования и экспертные обсуждения, проведенные на этапе подготовки Концепции Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» [1–4], показали, что основным целевым подходом к развитию положений и норм транспортного права является систематизация новелл правового регулирования отношений в транспортной деятельности и оказании услуг железнодорожным транспортом на основе развития предметной сущности норм, которые учитывают национальные интересы в экономике (потребителей услуг), устойчивые тенденции развития правовой и транспортной сферы, адекватно отражают теорию и практику железнодорожных перевозок на внутреннем и внешнем транспортном рынке.

Обновление структуры и положений Закона «О железнодорожном транспорте» осуществляется в соответствии с целевой моделью развития транспортного комплекса Республики Беларусь [5, 6]. Наиболее важным направлением концептуального обновления Закона «О железнодорожном транспорте» является разделение требований к регулированию сферы услуг железнодорожного транспорта как естественной монополии и сферы конкурентных услуг перевозки, а также создание устойчивой работы организаций железнодорожного транспорта и оказание ими услуг пользователям на транспортном рынке.

Модель обновления Закона «О железнодорожном транспорте» структурируется по устойчивым кластерам новелл правового регулирования железнодорожных перевозок [3]:

- блок норм права **общесистемного отраслевого характера**, определяющих базовые правовые положения по функционированию железнодорожного транспорта, его предметную правовую сущность и регулирование деятельности при оказании транспортных услуг;

- блок норм права **общесфункционального характера**, определяющий систему основополагающих норм, регулирующих деятельность и отношения участников перевозочного процесса при оказании потребителям транспортных услуг, соответствующих установленным в законе требованиям;

- блок норм права **общеспециального отраслевого характера**, определяющий нормы, регулирующие отдельные вопросы функционирования железнодорожного транспорта, связанные с особым специфичным характером деятельности на железнодорожном транспорте.

Новеллы в сфере *регулирования экономических отношений при организации и осуществлении перевозочного процесса* направлены на развитие организационно-правовых и экономических основ деятельности организаций железнодорожного транспорта и отношений между производителями и получателями услуг, позволяют актуализировать функционал в соответствии с

теорией и практикой социально-экономических условий [3]. Функционал блока может быть определен кортежем положений:

$$D_9^\Phi = d_{9i}^\Phi = (d_{91}^\Phi, d_{92}^\Phi, d_{93}^\Phi, d_{94}^\Phi, d_{95}^\Phi, d_{96}^\Phi, d_{97}^\Phi),$$

где d_{91}^Φ – функционал организационно-правовых основ управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте; d_{92}^Φ – функционал экономических основ деятельности организаций железнодорожного транспорта; d_{93}^Φ – функционал основ тарифной политики при оказании услуг железнодорожного транспорта; d_{94}^Φ – функционал норм в системе льгот на железнодорожном транспорте общего пользования; d_{95}^Φ – функционал норм инвестирования в строительство и модернизацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта; d_{96}^Φ – функционал норм на приобретение, строительство и содержание объектов железнодорожного транспорта; d_{97}^Φ – функционал норм экономического стимулирования в области железнодорожного транспорта.

Актуализация новелл экономического блока должна учитывать правовые особенности регулирования в сфере экономических отношений:

1) ГО «Белорусская железная дорога» является национальным оператором инфраструктуры и национальным грузовым и пассажирским перевозчиком с соответствующими социально-экономическими обязательствами;

2) соблюдение принципов государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте (в том числе требования по формированию тарифов, сборов и платы на основе экономически обоснованной стоимости услуг) и норм налогового законодательства;

3) формирование системы компенсации выпадающих доходов по отдельным видам убыточных пассажирских перевозок, а также механизма государственного заказа на пассажирские перевозки (например, в региональном сообщении в соответствии с Комплексными планами транспортного обслуживания населения (КПТОН) в регионах Республики Беларусь);

4) регулирование внутренних и внешних инвестиций (в том числе на основе государственно-частного партнерства), системы скидок и надбавок, а также иных мер экономической поддержки для достижения финансовой устойчивости в работе инфраструктуры железнодорожного транспорта и обеспечения процессов пропуски грузо- и пассажиропотока;

5) соответствие целевой модели развития транспортного рынка и транспортного комплекса с учетом рисков деятельности участников перевозочного процесса.

Новеллы экономического блока Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» должны соответствовать тенденциям социально-экономических отношений в стране, особенностям функционирования

железнодорожного транспорта, требованиям норм национального и международного законодательства. Положения новелл должны базироваться на системном целеполагании, обоснованности обновления норм, обеспечении приемлемого риска в деятельности всех участников перевозочного процесса.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Системные требования к законодательному регулированию железнодорожного транспорта / А. А. Ерофеев [и др.] // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2022. – № 1 (44). – С. 59–62.

2 Анализ норм и положений экономических основ функционирования железнодорожного транспорта в законе Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» / М. А. Килочицкая [и др.] // Тихомировские чтения: наука и современная практика технологии перевозочного процесса : материалы Междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2023. – С. 170–178.

3 Кулаженко, Ю. И. Структура закона «О железнодорожном транспорте» на основе применения организационно-функциональной матрицы анализа транспортной деятельности / Ю. И. Кулаженко, В. Г. Кузнецов, А. А. Ерофеев // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2022. – № 2 (45). – С. 85–91.

4 Дубина, Ю. В. Концептуальные подходы к модели проекта обновления Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» / Ю. В. Дубина, А. А. Ерофеев, В. Г. Кузнецов // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2022. – № 2 (45). – С. 92–97.

5 Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года : утв. приказом М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 25.02.2015 г. № 57-Ц.

6 Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы : утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 23.03.2021 г. № 165.

V. KUZNETSOV, A. EROFEEV, M. KILOCHITSKAYA
Belarusian State University of Transport, Gomel

SYSTEM REQUIREMENTS FOR THE ECONOMIC NOVELTIES OF THE LAW «ON RAILWAY TRANSPORT»

УДК 336

Е. В. КУРЬЯН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

РИСКИ ОРГАНИЗАЦИИ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ

В современных условиях хозяйствования в развитии организаций все больше приобретает значимость цифровизация. При этом как и любые новые возможности, ее применение несет и определенные риски, которые сле-