

ла положительный эффект в виде привлечения дополнительных грузов на железную дорогу за счет удобства в получении услуг для грузоотправителей. За 2023 год АО «ФГК» увеличило количество производственных площадок для КТО до 18. По данным годового отчета АО «ФГК» «в 2023 году в рамках договоров комплексного транспортного обслуживания погружено 190,2 тыс. вагонов, в том числе 123,4 тыс. полувагонов, находящихся в управлении АО «ФГК» (прирост погрузки в вагоны Компании на 750 тыс. т к 2022 году)» [2].

Еще одним важным направлением в деятельности АО «ФГК» является инновационное развитие. В этом направлении АО «ФГК» активно ведется разработка инновационных восьмиосных полувагонов в габаритах 1-Т – «Урал» и Тпр – «БАМ». Внедрение в эксплуатацию данных полувагонов позволит нивелировать риски и не допустить их (например, риски профицита парка полувагонов на сети или введение конвенционных ограничений), что будет способствовать повышению провозной способности на «лимитирующих направлениях российских железных дорог и не потребует существенных вложений в модернизацию инфраструктуры общего пользования» [2].

Таким образом, деятельность АО «ФГК» по управлению рисками на всех функциональных направлениях деятельности позволяет повышать финансовую эффективность, оперативно реагировать на изменяющиеся условия, обеспечивать не только текущее, но и перспективное развитие общества, а также укреплять экономическую безопасность.

Список литературы

1 Коришева, О. В. Анализ методов управления рисками хозяйствующего субъекта в сфере транспорта / О. В. Коришева, Е. В. Капошенкова, Г. И. Калофанов // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : сб. тр. Междунар. науч.-практ. конф.; под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова, З. П. Межох. – М., 2023. – С. 151–155.

2 Годовой отчет АО «ФГК» за 2023 год // Федеральная грузовая компания [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://railfgk.ru/upload/iblock/631/99tha310h7n3dd2w0mq3b04h29zp13t2.pdf>. – Дата доступа : 13.09.2024.

УДК 347.21

РЕЗЕРВ ПО СОМНИТЕЛЬНЫМ ДОЛГАМ КАК ШАГ УПРАВЛЕНИЯ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В современных экономических условиях дебиторская задолженность присуща всем предприятиям, независимо от вида деятельности, исключением не являются и транспортные организации. Рост суммы дебиторской задолженности отрицательно сказывается на результатах деятельности предприятия, так как, как правило, приводит к низкой возвратности или невозвратности средств предприятия, и как следствие, необходимости привлечения заемного капитала и управления им. Управление задолженностью предприятия требует квалифицированного управления, основанного:

- на формировании внутренней политики предоставления кредита для различных групп покупателей;
- анализе покупателей по срокам формирования задолженности, сумме обязательства;
- разработке контрольных мероприятий, направленных на своевременность взыскания задолженности и проведения работ по обеспечению ее возвратности.

Сложившаяся по объективным причинам централизованная система формирования и использования выручки от перевозок, а также регулируемая система последующих экономических отношений подразделений позволяют сделать вывод о том, что все вопросы, связанные с движением финансовых потоков, должны решаться только на уровне Управления железной дороги.

Поэтому вопрос о том, на каком уровне управления, при существующей организационной структуре железной дороги, возможно возникновение и управление дебиторской задолженностью по платежам за перевозки, предполагает следующие варианты ответа:

- на уровне отделения железной дороги, непосредственно по информации отделенческого расчетного центра, 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 [1].

Дебиторская задолженность организаций железнодорожного транспорта формируется как на уровне управления, отделений, так и предприятий дорожного подчинения, что предполагает многоуровневую систему контроля, вызванного:

- негативной динамикой погашения задолженности;
- отсутствием поступления оплаты в течение сравнительно продолжительного периода времени;
- снижением платежеспособности организаций.

Это обуславливает необходимость организации эффективной системы контроля за состоянием расчетов, что является базой для дальнейшей кропотливой работы по взысканию задолженности по каждому дебитору.

Однако в отдельных случаях даже хорошо отлаженная система не может обеспечить взыскание суммы долга, что указывает на актуальность учета риска невозвратности средств и его страхования.

В международной и отечественной практике обозначенная проблема решается формированием резервов по сомнительным долгам.

Для целей бухгалтерского учета сомнительным долгом признается дебиторская задолженность, возникшая в результате реализации продукции, товаров, выполнения работ, оказания услуг, которая не погашена в срок, установленный договором или законодательством (если срок не установлен – в течение 12 месяцев с даты возникновения дебиторской задолженности), и не обеспечена соответствующими гарантиями [2].

Величина резервов по сомнительным долгам согласно требованиям постановления Министерства финансов Республики Беларусь «Инструкция по бухгалтерскому учету доходов и расходов» № 102 от 30.09.2011 определяется одним из следующих способов:

- по каждому дебитору на основе анализа платежеспособности дебитора, возможности погашения им задолженности полностью или частично и других факторов;

- по группам дебиторской задолженности на основе ее распределения по срокам непогашения. По данным инвентаризации дебиторская задолженность на конец отчетного периода распределяется по группам в зависимости от срока ее непогашения. Для каждой группы устанавливается коэффициент сомнительной задолженности группы. Распределение дебиторской задолженности по группам и установление соответствующих коэффициентов осуществляется исходя из информации, имеющейся за предыдущий период, который не должен превышать пяти лет;

- по всей сумме дебиторской задолженности на основе выручки от реализации продукции, товаров, выполнения работ, оказания услуг за отчетный период и коэффициента сомнительной задолженности.

Резервы, сформированные в бухгалтерском учете в соответствии с требованиями Инструкции № 102, не уменьшают налогооблагаемую прибыль, поскольку это не предусмотрено Налоговым кодексом [2].

Однако, учитывая сложную систему финансового взаимодействия, возникает вопрос об уровне, на котором должен быть создан резерв. Не менее важным является и вопрос о сумме дебиторской задолженности, принятой к расчету резерва по сомнительным долгам. Анализируя соотношение дебиторской задолженности предприятий железнодорожного транспорта, выяснили, что значительную ее часть составляют внутривладельческие обязательства, которые должны исключаться из расчета при формировании резерва по сомнительным долгам. Учитывая высказанное предположение, формирование резерва следует осуществлять на уровне управления или отделения дороги с применением третьего способа, а именно по всей сумме дебиторской задолженности на основе выручки от реализации продукции, товаров, выполнения работ, оказания услуг за отчетный период и коэффициента сомнительной задолженности.

В заключение следует отметить, что управление дебиторской задолженностью в контексте формирования резервов по сомнительной задолженности на уровне управления железной дороги и отделений железной дороги является оптимальным способом повысить уровень достоверности бухгал-

терской отчетности, поскольку позволяет отразить сомнительную дебиторскую задолженность в соответствии с реальной вероятностью ее получения, так как даже те предприятия, которые не формируют резерв, обязаны оценить объем задолженности, нереальной к получению.

Список литературы

1 Шатров, С. Л. Методические подходы к формированию и использованию резервов по сомнительным долгам в системе железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. ; под ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. № 7. – С. 68–76.

2 Инструкция по бухгалтерскому учету доходов и расходов : постановление Министерства финансов Респ. Беларусь от 30 сент. 2011 г. № 102 // *ilex.by* [Электронный ресурс]. – Минск, 2022.

УДК 658.1

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОГО УПРАВЛЕНИЯ В УСЛОВИХ КРИЗИСА

Е. В. КУРЬЯН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В условиях динамичных изменений во внешней финансовой среде и внутренних аспектах финансовой деятельности возрастает вероятность периодического возникновения кризисных ситуаций в организации. Кризисы могут проявляться в различных формах. Одним из наиболее значительных является финансовый кризис, который представляет собой серьезную угрозу для функционирования и развития организации.

Чтобы максимально предупредить финансовый кризис, нужно своевременно его идентифицировать. Для этого необходимо знать основные симптомы кризиса. Организация находится в состоянии финансового кризиса, если:

- а) возрастает себестоимость продукции, а спрос на нее падает. При этом ухудшается и продуктивность труда;
- б) уменьшается количество клиентов, заказов, контрактов по продаже продукции;
- в) производство уже не стабильно и работает не в полную мощь. На складах появляется больше запасов, которые дорого содержать;
- г) объем выручки уменьшается;
- д) ухудшается платежеспособность предприятия. Появляется все больше долгов (кризис ликвидности);
- е) уменьшается объем денег в обороте. Уменьшается количество наличного капитала в обороте.
- ж) цены на акции организации падают.

В этих условиях каждый хозяйствующий субъект формирует антикризисную финансовую стратегию своего развития.

В зарубежной литературе используются такие термины, как «управление кризисами», «кризис-менеджмент», которые во многом сопоставимы с предлагаемым толкованием понятия «антикризисное управление». Антикризисное финансовое управление – это процесс предупреждения или преодоления финансовой несостоятельности субъекта хозяйствования в условиях потенциального или развивающегося кризиса.

Следует подчеркнуть, что зачастую термин «антикризисное управление» интерпретируется двумя способами: как управление в условиях кризиса или как действия, ориентированные на возвращение хозяйствующего субъекта к стабильному состоянию после кризиса. Считаем, что подобное толкование сущности антикризисного управления не учитывает его предупреждающей ориентации, т. е. профилактического аспекта.

Одним из ключевых аспектов антикризисного управления является регулярное наблюдение за внутренними и внешними факторами, которые могут указывать на приближающуюся угрозу кризиса. Стратегия антикризисного управления должна начинаться с определения ее назначения. На всех дальнейших этапах развития хозяйствующего субъекта руководитель обязан уделять особое внимание оперативному обнаружению признаков, которые могут свидетельствовать о негативной динамике в положении организации или ухудшении её конкурентоспособности.