

Все значения исходных данных для нормирования веса и длины грузовых поездов должны быть рассчитаны исходя из обеспечения безопасности движения поездов и наименьших значений нормативов.

Список литературы

1 Интенсификация использования подвижного состава и перевозочной мощности железных дорог : монография / Е. П. Юшкевич, П. А. Сыцко, И. Г. Тихомиров ; под ред. И. Г. Тихомирова. – М. : Транспорт, 1977. – 296 с.

2 **Кочнев, Ф. П.** Комплексное повышение скоростей движения поездов / Ф. П. Кочнев. – М. : Транспорт, 1989. – 176 с.

3 **Левин, Д. Ю.** Оптимальная весовая норма поездов / Д. Ю. Левин // Транспорт Российской Федерации. – 2018. – № 4. – С. 49–54.

4 Управление эксплуатационной работой и качеством перевозок на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / П. С. Грунтов, Ю. В. Дьяков, А. М. Макарович ; под ред. П. С. Грунтова. – М. : Транспорт, 1994. – 543 с.

5 **Бородин, А. Ф.** Эксплуатационная работа железнодорожных направлений / А. Ф. Бородин // Тр. ВНИИАС. – Вып. 6. – М. : ВНИИАС, 2008. – 320 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Леинова Юлия Олеговна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», магистр техн. наук, старший преподаватель кафедры управления эксплуатационной работой и охраны труда, yulia.leinova@yandex.by.

УДК 336.663

УПРАВЛЕНИЕ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ В СИСТЕМЕ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕНЕДЖМЕНТА СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

О. В. ЛИПАТОВА

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Е. Ю. ЧЕРКАСОВА

*Транспортно-логистический центр Минск – филиал
республиканского логистического унитарного предприятия «БЕЛИНТЕРТРАНС»*

В рыночных условиях существует необходимость в решении проблем, связанных с совершенствованием механизма управления расчетами, которые направлены на снижение дебиторской задолженности и, как следствие, на повышение финансовой устойчивости организаций транспорта [1, 2].

Вопрос дебиторской задолженности имеет большое значение для предприятий, так как, хотя этот вид задолженности и является разновидностью актива, средства, входящие в сумму долга на счете предприятия, фактически

находятся вне оборота. Это, в свою очередь, негативно влияет на финансовую устойчивость и независимость предприятий транспорта и связано с эффективностью хозяйственных и финансовых операций, наличием неплатежеспособных или недобросовестных дебиторов [3].

В настоящее время продажа товаров и услуг без оплаты является обычным явлением. Один из основных методов неценовой конкуренции в рыночной экономике – товарный кредит, является следствием возникновения дебиторской задолженности. Это подразумевает, что предприятия, осуществляя свою хозяйственную деятельность, сталкиваются с проблемами, связанными с несвоевременной оплатой счетов и неисполнением обязательств. В результате значительная часть выставленных счетов не оплачивается в установленный срок, а некоторые могут оставаться неоплаченными вовсе, что влечет за собой значительные расходы как на финансирование дебиторской задолженности, так и на прямые убытки предприятия. В некоторых случаях задержка платежей может привести к банкротству, сворачиванию инвестиционных программ, необходимости заимствования средств и другим негативным последствиям.

Контрагенты предприятия, не выполняющие свои финансовые обязательства в установленные сроки, фактически получают от нее беспроцентный кредит, что ставит предприятие на грань финансовой устойчивости. Превалирование дебиторской задолженности в балансе предприятия и, как следствие, нехватка оборотных средств могут привести к банкротству, как уже упоминалось ранее.

Таким образом, дебиторская задолженность представляет собой высоколиквидный актив предприятия, который сопряжен с повышенными рисками. С точки зрения финансового управления задолженность следует рассматривать как потенциально положительный денежный поток, который откладывается во времени. Это означает, что в настоящее время имеется определенный запас средств, часть которого может быть вовлечена в реальный оборот в будущем при определенных условиях, установленных хозяйствующими субъектами. Кроме того, создание дебиторской задолженности невозможно без привлечения капитала, что подразумевает необходимость формирования и использования определенного условного денежного фонда на принципах возвратности, срочности и платности.

Для успешного развития и функционирования на рынке транспортных услуг важно осуществлять тщательный мониторинг и управление дебиторской задолженностью [4, 5]. Прежде всего, следует проанализировать причины ее возникновения.

По причинам возникновения задолженность делится на две группы:

- задолженность, связанная с основной деятельностью (перевозки);
- задолженность по прочим операциям.

Первая группа включает в себя задолженность покупателей услуг, а вторая – авансы, выдаваемые физическим лицам; суммы по предъявленным претензиям и судебным искам; задолженность работников предприятия по товарам, проданным в кредит, выданным займам, возмещению материального ущерба; задолженность учредителей по вкладам в уставный капитал; задолженность по прочим операциям.

Необходимо акцентировать внимание на дебиторской задолженности первой группы, так как именно она может стать безнадежной, что означает невозможность взыскания с должника. В качестве дебиторов могут выступать как физические, так и юридические лица, использующие транспортные услуги. Учитывая специфику отрасли, можно выделить два основных способа возникновения дебиторской задолженности: образование дебиторской задолженности в связи с предоставлением отсрочки платежа работающему (потенциальному) клиенту; образование задолженности по причинам, независящим от предприятия.

Для оптимизации уровня дебиторской задолженности необходимо разработать правильную политику управления, что является составной частью общей стратегии управления оборотными активами и маркетинговой политики предприятия [6]. Она ориентирована на увеличение объемов продаж и включает в себя оптимизацию общего размера дебиторской задолженности, а также обеспечение своевременного ее взыскания.

Цель управления – оптимизация величины дебиторской задолженности и обеспечение эффективной реализации решений в процессе деятельности.

Среди методов управления выделяют:

- проведение сквозного анализа дебиторской задолженности, целью которого является определение сроков и состава задолженности;
- определение фиксированной суммы денежных средств, которые необходимо инвестировать в дебиторскую задолженность;
- страхование дебиторской задолженности, что подразумевает страхование риска убытков от хозяйственной деятельности [4], охватывает защиту от финансовых потерь, возникающих из-за неисполнения обязательств контрагентами предпринимателя или изменения условий деятельности, которые не зависят от самого предпринимателя. Это также включает в себя защиту от риска недополучения ожидаемых доходов, что является частью предпринимательского риска;
- использование современных форм рефинансирования задолженности (цессия, факторинг, учет векселей, форфейтинг, секьюритизация).

В качестве современных форм рефинансирования, направленных на быстрое завершение оборота дебиторской задолженности и превращение ее в денежные средства, можно выделить:

1) форфейтинг – эта операция является особой формой финансирования внешнеэкономических сделок. Ключевым условием является то, что все риски, связанные с долговым обязательством, переходят к форфейтору, не затрагивая обязательства продавца. Форфейтор принимает на себя все риски, а форфейтинговые ценные бумаги могут свободно обращаться на вторичном рынке, включая дробление и передачу между различными владельцами;

2) цессия – передача прав требования, при которой права собственности на требование подтверждаются определенными документами. В отношении дебиторской задолженности оформляется договор уступки прав требования или соглашение, согласно которому кредитор передает свои права требования к дебитору другой стороне;

3) факторинг – передача агентских функций по управлению дебиторской задолженностью третьему лицу. В отличие от цессии или уступки права требования, при факторинге право требования не передается полностью новой стороне, а сохраняется за первоначальным кредитором, что не меняет субъектов договора и др.

Таким образом, можно сделать вывод, что методы управления дебиторской задолженностью могут быть самыми разными. Конкретный выбор метода управления зависит от особенностей деятельности предприятия, размеров долгов, количества контрагентов, даже репутации компании.

Дебиторская задолженность не только имеет значение для формирования оборотных активов предприятия, но и оказывает огромное влияние на эффективность ее деятельности. Эффективное управление дебиторской задолженностью включает в себя, прежде всего, разработку и внедрение мероприятий, направленных на оптимизацию дебиторской задолженности, управление внутренней отчетностью, документацией, а также на создание необходимых условий для сотрудников, позволяющих им следовать установленным регламентам работы с дебиторской задолженностью.

Для эффективного управления дебиторской задолженностью важно создать и внедрить систему принятия решений, которая позволит оптимизировать денежные потоки предприятия от текущей деятельности при минимальных затратах на управление дебиторской задолженностью.

Список литературы

1 **Акулов, В. Б.** Финансовый менеджмент : учеб. пособие / В. Б. Акулов. – М. : Флинта, 2014. – 264 с.

2 **Бланк, И. А.** Основы финансового менеджмента / И. А. Бланк. – М. : Омега-Л, 2013. – 656 с.

3 **Калужских, И. А.** Механизмы финансового управления долгосрочными активами и капиталом корпорации : учеб. пособие / И. А. Калужских. – Самара : Изд-во Самарского университета, 2016. – 72 с.

4 **Круглова, Л.** Методы управления дебиторской задолженностью предприятия / Л. Круглова // Финансовый директор. – 2017. – № 4 – С. 14–18.

5 **Курганова, О. А.** Основы управления дебиторской задолженностью предприятия / О. А. Курганова // Концепт. – 2015. – Спецвыпуск № 05. – С. 36–40.

6 **Раева, И. В.** Совершенствование механизма управления дебиторской задолженностью на предприятии / И. В. Раева, К. В. Разумова. – М. : НИЦ ИНФРА-М, 2017. – 378 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Липатова Ольга Вадимовна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», заведующий кафедрой «Экономика транспорта», канд. экон. наук, доцент;

■ Черкасова Екатерина Юрьевна, г. Гомель, Транспортно-логистический центр Минск – филиал республиканского логистического унитарного предприятия «БЕЛИНТЕРТРАНС», ekaterinacherkasova0@gmail.com.

УДК 629.4.013

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ПРОСТОЯ ВАГОНОВ НА ТЕХНИЧЕСКИХ СТАНЦИЯХ НА ЭКОНОМИЮ ВРЕМЕНИ ОТ ПРОСЛЕДОВАНИЯ ВАГОНА ПО СТАНЦИИ БЕЗ ПЕРЕРАБОТКИ

И. М. ЛИТВИНОВА

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Система организации вагонопотоков в поезда на технических станциях железной дороги характеризуется количеством назначений грузовых поездов, дальностью следования и мощностью вагонопотока. Основным критерием при определении выгодности выделения сквозного назначения является экономия времени на 1 вагон, пропускаемый через попутные технические станции без переработки $t_{эк}$. Норма экономии времени $t_{эк}$ устанавливается для каждой технической станции расчетного полигона плана формирования грузовых поездов (ПФ), участвующей в расчете ПФ. Значительное влияние на величину параметра $t_{эк}$ оказывают технические возможности станции, уровень ее оснащения и технология работы.

Техническая станция, осуществляющая переработку вагонопотоков, представляет собой сложную систему технологически взаимосвязанных элементов (объектов, устройств) для преобразования транспортных потоков в системе организации вагонопотоков в поезда.

Экономия времени $t_{эк}$ образуется за счет разницы времени пропуска по станции транзитного вагонопотока с переработкой и без переработки,