

Список литературы

- 1 ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] : [официальный сайт]. – Режим доступа : <https://company.rzd.ru/>. – Дата доступа : 22.09.2022.
- 2 На Северо-Западном направлении экспорт в июне снизился на 17,1 % – до 12 млн тонн [Электронный ресурс] / АНО «ИПЕМ». – Режим доступа : http://ipem.ru/research/rail_transport/rail_presentations/371.html. – Дата доступа : 22.09.2022.
- 3 Соколов, Ю. И. Анализ текущего состояния и деятельности транспортного комплекса России в аспекте формирования национальной экономической безопасности / Ю. И. Соколов, О. В. Коришева // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. – Гомель : БелГУТ, 2019. – Вып. 12. – С. 328–334.

УДК 347.21

УПРАВЛЕНИЕ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

А. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, 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, потому что, 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 решения, связанные с движением финансовых потоков, должны приниматься 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, определяет следующие варианты:

- 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 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.

1 По каждому дебитору на основе анализа платежеспособности дебитора, возможности погашения им задолженности полностью или частично и других факторов.

2 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.

3 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 в связи со сложной системой 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 внутривозрастные 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 задолженности в контексте формирования резервов по сомнительной задолженности на уровне управления железной дороги и отделений железной дороги является оптимальным способом повысить уровень достоверности бухгалтерской 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. – Гомель : БелГУТ, 2014. – Вып. 7. – С. 68–76.

2 Инструкция по бухгалтерскому учету доходов и расходов : постановление Министерства финансов Республики Беларусь от 30 сентября 2011 г. № 102. – Минск, 2012.

УДК 338.2

ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ

А. В. КРАВЧЕНКО, А. М. СТАРОВОЙТОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Проблемы обеспечения экономической безопасности и финансовой устойчивости получили в последнее время чрезвычайную актуальность, что связано не только с финансовым кризисом, ростом нестабильности, но и с глобализацией экономического пространства, приводящего к увеличе-