

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-

нию числа угроз в виде нестабильности финансовых рынков, аномальных вариаций цен на энергоносители, прежде всего на нефть, и т. д. В этих условиях хозяйствующие субъекты столкнулись с необходимостью принципиально новых подходов к обеспечению экономической безопасности и устойчивости своего развития.

Финансовое состояние традиционно считается ключевым фактором, обеспечивающим экономическую безопасность предприятия, поскольку оно отражает конечный результат работы хозяйствующего субъекта [1].

Финансовая устойчивость и экономическая безопасность предприятия неразрывно связаны между собой: они дополняют друг друга. Финансовая устойчивость выступает в качестве необходимого фактора обеспечения экономической и, следовательно, финансовой безопасности субъекта.

Отсюда и возникла необходимость проводить финансовый анализ, который позволяет оценить финансовое состояние предприятия, а также спрогнозировать его дальнейшее развитие на основе расчетов совокупности показателей ликвидности, финансовой устойчивости, платежеспособности, оборачиваемости и многих других.

С помощью данных показателей предприятие может выявить внутренние и внешние факторы, которые приводят к возникновению рисков, перерастающих в реальную угрозу экономической безопасности.

Под экономической безопасностью любой транспортной организации предлагается понимать способность организации обеспечить защиту своих экономических интересов и реализовывать самостоятельную экономическую стратегию.

Появление внутренних факторов угроз экономической безопасности непосредственно связано с самим транспортным предприятием и его деятельностью в области финансов, инвестиций, инноваций, транспорта и логистики. Их качество зависит от основных бизнес-процессов предприятия, а их влияние отражается на результатах его хозяйственной деятельности. К внутренним источникам экономической угрозы относят форму и качество организации управленческих процессов, степень соблюдения технологий и социальную сферу. В качестве примера таких угроз можно назвать разглашение конфиденциальной информации сотрудниками, низкую квалификацию персонала.

Внешние угрозы экономической безопасности транспортного предприятия связаны с внешней средой, действиями, происходящими за пределами предприятия. К их числу можно отнести, например, сложившуюся к определенному моменту времени конъюнктуру рынка пассажирских и грузовых перевозок. Частные проявления таких угроз связаны с хищением материальных ценностей посторонними лицами или действиями недобросовестных конкурентов.

Финансовая составляющая экономической безопасности транспортного предприятия характеризует его финансовую устойчивость, определяемую состоянием счетов предприятия, гарантирующим его постоянную платежеспособность. Именно поэтому оценка финансовой устойчивости является первым направлением в системе оценки экономической безопасности [2].

В общем виде уровень экономической безопасности транспортного предприятия определяется эффективностью использования всех видов ресурсов, включая:

- финансовый ресурс, определяемый не только количеством собственных средств, но и объемами заемного и привлекаемого финансирования;
- технико-технологический ресурс – технология производства, имущественный потенциал, оцениваемый наличием, структурой и технологическим уровнем основных производственных фондов;
- интеллектуально-кадровый ресурс – менеджеры, инженерный персонал, производственные рабочие и служащие с их знаниями и навыками работы, обеспечивающими достижение целей бизнеса;
- информационный ресурс – информация, касающаяся всех сторон деятельности предприятия, включая оценку состояния рынков, сведения финансово-экономического, научно-технического, технологического, социального характера;
- нововведения в методах организации и управления бизнесом, позволяющие предприятию адекватно реагировать на изменения внешней среды, эффективно планировать и осуществлять хозяйственную деятельность;
- правовой ресурс, включая нормативно-правовое обеспечение функционирования предприятия, а также права на использование патентов, лицензий, квот [3, с. 156].

Эффективность использования всех видов ресурсов обеспечивает высокое качество и конкурентоспособность перевозок.

Качественный уровень перевозки и ее конкурентоспособность в решающей степени зависят от технического и технологического уровня, что определяет значение технико-технологической составляющей экономической безопасности предприятия. Эта составляющая оценивается уровнем технического совершенствования средств труда и технологии производства. На транспорте в наибольшей степени вызывает тревогу структура и состав парка подвижного состава, его производительность, возможность комплексного регулирования вагонопотоков, степень механизации и автоматизации, провозная и пропускная способности транспортной сети.

Важнейшим фактором, обеспечивающим экономическую безопасность транспортного предприятия, являются его трудовые ресурсы. Достаточная обеспеченность предприятия нужными трудовыми ресурсами, их рациональное использование, высокий уровень производительности труда имеют непосредственное влияние на уровень и нейтрализацию угроз экономической безопасности.

Отдельное направление экономической безопасности предприятия – это управленческая составляющая. В аспекте обеспечения экономической безопасности это направление предусматривает не только оценку работы структур управления, их состав и соподчиненность, оперативность и согласованность управленческих решений, но и рациональное построение корпоративной организационной и производственной структуры, а также информационно-правовое обеспечение процессов документального сопровождения и управления [1].

Стоит отметить, что для своевременного выявления и нейтрализации угроз экономической безопасности транспортное предприятие должно постоянно обеспечивать условия для повышения эффективности основных функциональных областей своей деятельности, в том числе непрофильных и вспомогательных.

Обобщая вышесказанное, отметим, что оценка финансового состояния и экономической безопасности предприятий железнодорожного транспорта отлична от общепринятых методик ввиду особенностей финансового взаимодействия и финансирования, поэтому рассмотренные выше уровни оценки экономической безопасности должны быть модифицированы и направлены больше на оценку ресурсов и потенциала нежели на рассмотрение финансового направления.

Список литературы

1 **Ершов, Ю. О.** Повышение финансовой устойчивости как фактор экономической безопасности предприятия / Ю. О. Ершов, С. А. Поваров // Молодой ученый. – 2022. – № 19 (414). – С. 178–180. – Режим доступа : <https://moluch.ru/archive/414/91435/>. – Дата доступа : 19.09.2022.

2 **Орлик, О.** Финансово-экономическая безопасность предприятия и принципы ее обеспечения / О. Орлик // WIRTSCHAFT UND MANAGEMENT: THEORIE UND PRAXIS (Nürnberg, 26 сентября 2014 г.). Verlag SWG imex GmbH [Электронный ресурс]. – 2014. – С. 286–291. – Режим доступа : <https://elibrary.ru/item.asp?id=23798245>. – Дата доступа : 19.09.2022.

3 Экономическая безопасность: теория, методология, практика / под науч. ред. П. Г. Никитенко, В. Г. Булавко // Институт экономики НАН Беларуси. – Минск : Право и экономика, 2017. – 394 с.

УДК 338.23:004(045)

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В УСЛОВИЯХ ВВЕДЕНИЯ САНКЦИЙ

Н. А. КРУТОВА

Самарский государственный технический университет, Российская Федерация

А. Н. КРУТОВ

*Самарский национальный исследовательский университет им. акад. С. П. Королева,
Российская Федерация*

О. В. ИВАНЧИНА

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Ввод санкций на ввоз в Россию оборудования для IT-рынка способен оказать огромное негативное влияние на уровень экономической безопасности страны. Имеющиеся в пользовании техника и специальные лицензии продолжают работать и выполнять свои функции, но со временем они устареют и перестанут соответствовать запросам специалистов.