

$$P(m_c) = \frac{(\bar{m}_c t_{xp})^{m_c}}{m_c t_{xp}!} e^{-m_c t_{xp}}. \quad (7)$$

Параметры расчетного хранения составят:

1 Математическое ожидание

$$E(m_c) = \bar{m}_c t_{xp}. \quad (8)$$

2 Среднее квадратическое отклонение

$$\delta_c = \sqrt{\bar{m}_c t_{xp}}. \quad (9)$$

Получается, что для закона Пуассона расчетный объем хранения

$$Q_p^{xp} = (\bar{m}_c t_{xp} + t_{\beta} \sqrt{\bar{m}_c t_{xp}}) q_{yч}. \quad (10)$$

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Берлин, Н. П.** Комплексная механизация и автоматизация погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / Н. П. Берлин, В. Я. Негрей, Н. П. Негрей. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 227 с.

2 Взаимодействие различных видов транспорта (примеры и расчеты) / И. Е. Савченко [и др.] ; под ред. Н. В. Правдина. – М. : Транспорт, 1989. – 208 с.

3 **Правдин, Н. В.** Прогнозирование грузовых потоков / Н. В. Правдин, М. Л. Дыканюк, В. Я. Негрей. – М. : Транспорт, 1987. – 247 с.

4 Участковые станции и транспортно-грузовые комплексы железных дорог : учеб. пособие / В. Я. Негрей [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2019. – С. 101.

O. KORNEEV

Belarusian State University of Transport, Gomel

DEVELOPMENT OF METHODS FOR CALCULATING WAREHOUSE COMPLEXES IN INTERMODAL TRANSPORT SYSTEMS

УДК 658.153:336.7

A. В. КРАВЧЕНКО, П. А. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, Гомель

ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ

В современных условиях хозяйствования, активации безналичных расчетов отмечается рост дебиторской задолженности, несвоевременность ее погашения, что приводит к необходимости изменения подходов не только к управлению образовавшейся ее величиной, но и мониторингу контрагентов.

Дебиторская задолженность является активом организации, управление которым зависит от множества факторов и в большей мере от политики организации в отношении покупателей, договорной работы, условий конкуренции, рынка. Дебиторская задолженность авторами рассматривается двояко: одни указывают на рост оборота, другие – на потери. И как факт отметим, что дебиторская задолженность отвлекает средства из оборота организации, приводит к потерям дохода, вымыванию капитала и необходимости возмещения его за счет дополнительно привлеченного заемного капитала или перераспределения средств организации.

Сегодня работа с дебиторской задолженностью начинается с момента признания ее сомнительной. Законодательно установлено формирование резерва по сомнительным долгам по суммам дебиторской задолженности организации одним из установленных способов:

Способ I – по каждому дебитору на основе анализа платежеспособности дебитора, возможности погашения им задолженности полностью или частично и других факторов. Данный вариант создания резервов при большом количестве дебиторов крупных предприятий трудоемок (необходимо на основе анализа платежеспособности по каждому дебитору и возможности погашения им хотя бы части долга рассчитать размер сомнительной задолженности на конец отчетного периода) и требует от бухгалтера, на которого возлагается обязанность оценки вероятности погашения долга, применения своего профессионального суждения.

Способ II – по группам дебиторской задолженности на основе ее распределения по срокам непогашения. При выборе данного метода следует организовать постановку аналитического учета дебиторов не только по срокам образования сомнительной задолженности под задаваемый в учетной политике период, но и срокам погашения безнадежной задолженности в таких периодах. При этом величина резерва зависит от выбранной группировки дебиторской задолженности по срокам непогашения (месяц, квартал, полугодие, год), что требует научного обоснования выбранной группировки.

Способ III – по всей сумме дебиторской задолженности на основе показателя выручки от реализации продукции, товаров, выполнения работ, оказания услуг за отчетный период и коэффициента сомнительной задолженности [2].

Оптимальный способ формирования резерва по сомнительным долгам выбирается организацией и закрепляется учетной политикой.

Однако современные условия бизнеса трактуют новые подходы к управлению дебиторской задолженностью.

Управление дебиторской задолженностью должно начинаться на стадии заключения договора с контрагентом. Для снижения риска невозврата дебиторской задолженности, допущения несвоевременности расчета по обязательствам следует на стадии заключения договора оценивать платежеспособность дебитора, его расчетную дисциплину. Немаловажным является мотивированность дебитора к возврату средств, что может быть предусмотрено через систему скидок, бонусных программ при различных условиях оплаты, штрафов.

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. G. KUZNEЦOV, A. A. EPOФEEB, M. A. KИЛОЧИЦКАЯ
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-