

УДК 338.1

Е.А. Широкова, Р.О. Хмарук

ФГБОУ ВО «Северо-Восточный государственный университет», Магадан,
email: alisa-@inbox.ru

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Ключевые слова: экономическая безопасность, управление дебиторской задолженностью.

Определено место дебиторской задолженности в системе источников финансирования деятельности предприятия. Рассмотрены основные подходы к управлению дебиторской задолженностью транспортной организации с позиции обеспечения устойчивого состояния экономической безопасности. Предложены методы управления дебиторской задолженностью, определена методика оценки зависимости между уровнем экономической безопасности организации и характеристиками дебиторской задолженности. Дана характеристика деятельности транспортных компаний Магаданской области, определена специфика их деятельности и предложен перечень актуальных угроз экономической безопасности транспортной организации региона.

E.A. Shirokova, R.O. Khmaruk

Northeastern State University, Magadan, email: alisa-@inbox.ru

THEORETICAL APPROACHES TO THE MANAGEMENT OF ACCOUNTS RECEIVABLE IN ORDER TO ENSURE THE ECONOMIC SECURITY OF A TRANSPORT ORGANIZATION

Keywords: economic security, accounts receivable management.

The place of accounts receivable in the system of sources of financing of the company's activities has been determined. The main approaches to the management of accounts receivable of an transport organization from the position of ensuring a stable state of economic security are considered. Methods of accounts receivable management are proposed, a methodology for assessing the relationship between the level of economic security of an organization and the characteristics of accounts receivable is determined. The characteristics of the activities of transport companies of the Magadan region are given, the specifics of their activities in relation to the administrative-territorial and climatic features of the region are determined, and a list of current threats to the economic security of the transport organization of the region is proposed.

Проблема эффективности управления деятельностью организации всегда остро стоит перед ее руководством и собственниками. В современной ситуации экономических ограничений, накладываемых на хозяйствование российских предприятий как объективными факторами (исчерпание ресурсов, пандемия, природно-климатические условия, неразвитость инфраструктуры и пр.), так и субъективно возникшими (мировые санкции, разрыв привычных логистических связей), особенно важно определить все возможности и резервы для обеспечения устойчивого состояния экономической безопасности организации.

Одним из важнейших ресурсов, обеспечивающих устойчивую деятельность хозяйствующего субъекта, являются денежные средства, которые организация

способна задействовать как для текущих операций, так и инвестиционных целей. Главным источником их пополнения является хозяйственная деятельность, приносящая доход. Объем и достаточность финансов для покрытия всех обязательств и обеспечения хозяйственной деятельности являются ключевыми характеристиками экономической безопасности организации в любой сфере деятельности.

Дебиторская задолженность транспортной организации зачастую составляет значимую часть ее имущества и относится к группе высоколиквидных активов. В случае необходимости руководство организации может использовать ее в качестве средства оплаты своих обязательств (по взаимному соглашению с контрагентом) или применить политику взаимозачета в случае, если дебитор и кредитор

данной организации одно и то же юридическое лицо. Кроме того, по своей сути дебиторская задолженность – это «замороженные» на определенный срок денежные средства организации, на которые она вправе рассчитывать. Поэтому управление дебиторской задолженностью – важная составляющая часть финансовой политики организации и основа формирования ее устойчивого экономического безопасного состояния.

Цель исследования

Цель исследования – определить место дебиторской задолженности в системе источников финансирования деятельности транспортного предприятия; охарактеризовать основные подходы к управлению дебиторской задолженностью транспортной организации с позиции обеспечения устойчивого состояния экономической безопасности.

Материал и методы исследования

На территории Магаданской области из всех видов транспорта на протяжении последнего столетия функционируют только три: морской, воздушный и автомобильный. Таких наземных видов транспорта, как железнодорожный и трубопроводный, в Магаданской области нет совсем, а речной транспорт не развит ввиду непригодности большинства речных артерий для судоходства. Основную часть грузов в Магаданскую область завозят морским транспортом, пассажиры же перемещаются из других регионов страны самолетами. Внутри региона большинство транспортных операций (пассажиро- и грузопоток) происходит автомобильным транспортом. Что также накладывает отпечаток на работу транспортных организаций региона, и должно быть учтено в системе индикаторов экономической безопасности.

Экономика Магаданской области не является самодостаточной: большая часть необходимых населению продуктов и ресурсов завозится извне (из других регионов России и из-за рубежа). При этом общий объем транспортных услуг населению в Магаданской области в 2020 г. в абсолютных показателях составлял 3 124 млн. руб. или 2,58% от общей величины транспортных услуг, предоставляемых населению на террито-

рии ДФО. При этом в пересчете на душу населения этот же показатель составляет 22, 378 тыс. руб/чел или пятое место по ДФО [1, с. 872 – 875].

Общая протяженность автомобильных дорог в Магаданской области составляет 2 712,3 км, из них дороги с твердым покрытием 95,7%. Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием крайне низкая: 5,6 км на 1 тыс. кв. км площади региона (в РФ – 63 км на 1 тыс. кв. м) [8].

По территории области проходит федеральная трасса Якутск – Магадан (Р504 «Колыма») (на территории области ее протяженность 835 км). На большей части дороги грунтово-щебеночное полотно и в периоды межсезонья сквозное движение по дороге невозможно. Региональные дороги обеспечивают связь населенных пунктов с федеральной трассой, дороги – в основной массе грунтовые. Северная и восточная часть территории области фрагментарно обеспечены дорогами некруглогодичного действия (зимниками) [2].

Воздушный транспорт представлен междугородними и внутренними авиарейсами. Авиационная инфраструктура области включает четыре аэродрома, включенных в государственный реестр аэродромов и вертодромов гражданской авиации РФ: аэропорт «Магадан (Сокол)» относится к классу А, аэропорты Сеймчан, Северо-Эвенск и Омсукчан включены в число аэродромов класса Г5. Кроме того, в области действуют 19 постоянных посадочных площадок, в основном обеспечивающих предприятия горнодобывающего сектора региональной экономики. Через аэропорты Магаданской области в среднем за год перевозят около 230 тыс.чел. [2].

Морские ворота Магаданской области – морской торговый порт «Магадан» – является главным транспортно-логистическим узлом территории с точки зрения перемещения грузов так же, как и международный аэропорт «Магадан (Сокол)», предоставляет практически единственную возможность для транспортировки пассажиров. Почти 100% грузов ввозится на территорию Магаданской области морем, в том числе 100% твердого, жидкого топлива, тяжелой техники и строительных материалов поступает через морской порт

«Магадан» [3]. Магаданский морской торговый порт, расположенный в бухте Нагаево, состоит из семи причалов и трех пирсов. Круглогодичная навигация осуществляется при помощи ледоколов и существенно образом осложняется в зимний период времени: удлиняется период доставки грузов и, следовательно, возрастает стоимость транспортировки [2].

В период с мая по октябрь возможно судоходство по главной реке Магаданской области Колыма, которое зависит от уровня воды в Колымском водохранилище. Речные перевозки осуществляются только в летнее время. Объем грузоперевозок составляет порядка 15 – 20 тыс. тонн в год [2].

Поскольку морской торговый и авиационный порты являются практически единственными компаниями, т.е. монополистами, способными предоставить транспортные услуги по грузо- и пассажироперевозке в пределах территории, то их финансовое положение и способность сохранять и продлевать экономически безопасную деятельность напрямую оказывают влияние на параметры региональной экономической безопасности.

Поэтому представляется целесообразным рассмотреть существующие подходы к управлению дебиторской задолженностью ключевых транспортных организаций региона в рамках формирования их экономической безопасности.

Результаты исследования и их обсуждение

Для достижения главной цели управления дебиторской задолженностью необходимо решение ряда задач: определение и поддержание приемлемого уровня дебиторской задолженности; соблюдение сроков и ускорение востребования долга; оценка возможных издержек, связанных с дебиторской задолженностью [4].

Величина дебиторской задолженности принимается во внимание при определении таких показателей финансового состояния организации, как [5]:

- ликвидность баланса;
- оборачиваемость дебиторской задолженности;
- доля дебиторской задолженности в оборотных активах и в выручке организации;

– доля просроченной и безнадежной дебиторской задолженностей;

– соотношение дебиторской и кредиторской задолженностей.

Большинство авторов принимают экономически безопасным такое состояние организации, при котором она способна реализовывать свои экономические интересы и стратегические планы развития [6, 7]. При этом основной упор в оценке уровня экономической безопасности делается на достижение и приближение показателей финансового состояния к их эталонному значению, соответствующему среднеотраслевому уровню [7], либо индивидуально рассчитанному применительно к особенностям и условиям хозяйствования [6, 8].

Так рядом авторов [6, 7] применительно к транспортной отрасли и предприятиям, в нее входящим, была предложена система индикаторов, отражающих экономически безопасное состояние организации:

– коэффициент интенсивности роста, отражающий скорость развития предприятия по сравнению с отраслью;

– уровень износа основных производственных фондов, позволяющий сопоставить положение на предприятии с общепромышленным состоянием основных производственных фондов;

– уровень инвестиций в основные фонды организации, отражающий процесс их обновления и возможности применения по полной мощности;

– коэффициенты финансовой устойчивости, в основу определения которой в том числе берется величина дебиторской задолженности;

– коэффициент технической независимости, определяющий способность транспортного предприятия выполнять перевозки в условиях возникновения международной напряженности и разрыва логистических связей;

– коэффициент кадровой независимости, отражающий возможность стабильной и эффективной работы транспортного предприятия в условиях изменения миграционной политики как на международном, так и на внутригосударственном уровне;

– коэффициент относительной доли рынка, характеризующий конкурентоспособность транспортного предприятия;

– коэффициент независимости транспортного предприятия, определяющий такой важный аспект экономической безопасности, как независимость в выборе и реализации стратегии. В основу его расчета берется объем выбора.

Рассматривая вышеприведенную систему индикаторов, как основу определения экономической безопасности транспортной компании, необходимо учитывать не только фактически представленные в финансовой отчетности расчетные данные, но и просчитывать возможные последствия от существующих на сегодняшний день и возможных к проявлению в будущем угроз потери экономической безопасности. Так Мошкова Р.А. [8] предлагает ввести в постоянную практику планирования параметров экономической безопасности транспортной организации оценку отраслевых угроз и их ранжирование.

Под потенциальной угрозой экономической безопасности предлагается понимать ожидаемое событие, несущее потенциальный ущерб субъекту транспортной деятельности [8].

В целях эффективного управления дебиторской задолженностью может быть рекомендован подход Пугач А.А. [5], предполагающий последовательное прохождение следующих этапов:

- оценка общего состояния предприятия по данным бухгалтерской финансовой отчетности;
- сквозной анализ (ранжирование) дебиторской задолженности по ее видам (срочности, годности и т.д.);
- коэффициентный анализ (сравнение с нормативными значениями);
- разработка мероприятий по улучшению расчетов с дебиторами.

В рамках оценки общего финансового состояния организации по данным бухгалтерского баланса и отчета о финансовых результатах определяют динамику и характер изменения имущества предприятия (структурный и динамический анализ отчетности), причины изменений и влияние на них дебиторской задолженности. Также проводится оценка ликвидности баланса организации, финансовой устойчивости, платежеспособности и деловой активности. На этом этапе выявляют угрозы и возможности для дальнейшего развития предприятия.

На этапе ранжирования дебиторской задолженности предполагается ее анализ по экономической принадлежности, источникам и срокам возникновения.

По экономическому содержанию дебиторская задолженность может быть классифицирована по [9]:

- источникам образования;
- видам обязательств;
- характеру задолженности;
- отношению к кредитору.

По источникам образования дебиторская задолженность делится на следующие виды [9]:

- покупатели и заказчики;
- векселя к получению;
- задолженность дочерних и зависимых обществ;
- авансы выданные;
- прочие дебиторы.

По срокам исполнения дебиторская задолженность может быть разделена на [9]:

- нормальную или срочную, срок исполнения платежей по которой еще не наступил по договору;
- просроченную, если период времени, отведенный на оплату товаров или услуг, прошел, но срок исковой давности еще не истек. Здесь можно выделить задолженность по категориям: сомнительная задолженность (кредитор не рассчитывает на возврат средств по объективным причинам); безнадежная задолженность (банкротство или ликвидация контрагента, истечение срока давности);
- отсроченную, которая является результатом реструктуризации задолженности по согласованию с контрагентом.

На этом этапе главное внимание необходимо уделять срокам исполнения дебиторской задолженности, так как наличие просроченной и безнадежной задолженности негативно характеризует систему управления финансами и отрицательно влияет на состояние экономической безопасности организации.

Коэффициентный анализ дебиторской задолженности включает в себя расчет следующие индикаторов, определяющий в том числе состояние экономической безопасности предприятия, как:

- коэффициент оборачиваемости и период оборота дебиторской задолженности (негативной тенденцией будет замедление оборачиваемости в сравнении с предше-

ствующими периодами времени, рост показателей напротив будет означать ускорение трансформации «отложенных» финансов в «свободные» ресурсы, потенциально применимые в хозяйственной и инвестиционной деятельности компании);

- коэффициент соотношения величин дебиторской и кредиторской задолженностей (должен быть не менее 1, но при этом слишком высокое значение данного показателя и его постоянный рост имеет негативное значение, так как может означать нехватку денежных средств для финансирования обязательств организации);
- коэффициент соотношения периодов оборота дебиторской и кредиторской задолженностей (если он больше 1, то это может означать неэффективное управление дебиторской задолженностью).

На этапе разработки мероприятий по оптимизации структуры дебиторской задолженности в части взаимодействия с контрагентами (дебиторами) выделяют следующие мероприятия [4, 10]:

- оценка финансового состояния контрагентов, которым предоставляется отсрочка платежа;
- формирование условий договоров, побуждающих контрагентов избегать нарушения сроков оплаты;
- планирование объема дебиторской задолженности и мотивации на его достижение сотрудников организации, вовлеченных в процесс управления дебиторской задолженностью;
- закрепление конкретных прав и обязанностей сотрудников, вовлеченных в процесс управления дебиторской задолженностью;
- сбор информации о финансовом положении должника и изучение документов, подтверждающих возникновение задолженности.

Однако слишком «жесткую» политику управления дебиторской задолженностью ввиду серьезной конкуренции в отрасли транспортные компании применить подчас не в состоянии по причине боязни потери клиентов. Поэтому возникновение проблемной дебиторской задолженности чаще всего вызвано не неумением ею управлять, а стремлением сохранить наработанную клиентуру и обеспечить стабильное поступление доходов от перевозки грузов и пассажиров за счет предоставления постоянным клиентам

отсрочки платежей. Такая ситуация часто наблюдается на железнодорожном транспорте [10].

Вследствие «мягкой» финансовой политики у транспортной компании могут возникать проблемы с возвратом временно «замороженных» денежных средств в дебиторской задолженности, ухудшением финансового положения и снижением уровня экономической безопасности.

Выводы

При оценке экономической безопасности транспортных организаций Магаданской области необходимо учитывать изолированность территории и ограниченность транспортной доступности большинства ее частей для оказания услуг заинтересованным клиентам, как основные угрозы устойчивости экономической безопасности предприятий транспортной отрасли. А величина дебиторской задолженности с нормальным сроком исполнения является важным исходным показателем в системе индикаторов экономической безопасности транспортной организации.

В число значимых базовых угроз экономической безопасности транспортного предприятия, с точки зрения управления дебиторской задолженностью, необходимо включить:

- замедление оборачиваемости дебиторской задолженности;
- рост доли дебиторской задолженности как в общем объеме оборотных активов организации, так и по отношению к общей величине выручки, полученной в отчетном периоде времени;
- постоянное наличие в составе дебиторской задолженности долгов с истекающим сроком годности;
- наличие просроченной дебиторской задолженности;
- отставание величины дебиторской задолженности от кредиторской.

Также при проведении прогнозной оценки возможности потери экономической безопасности транспортной организацией необходимо учитывать специфику условий хозяйствования, присущих конкретному региону, поскольку территория нашей страны весьма разнится по развитости инфраструктуры, доступности населенных пунктов для всех видов транспорта и их наличия, как таковых, в отдельных регионах страны.

Библиографический список

1. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2021: Р32 Стат. сб. / Росстат. М., 2021. 1112 с.
2. Социально-экономический профиль Магаданской области 2020. Официальный сайт «Восточный центр государственного планирования». [Электронный ресурс]. URL: <https://vostokgosplan.ru/wp-content/uploads/magadanskaja-oblast.pdf> (дата обращения 18.07.2023).
3. Чапкина Н.А. Оценка транспортно-логистического комплекса Магаданской области // Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral». 2020. № 5. С. 22.
4. Нестерова И.А., Малая В.В. Система управления дебиторской и кредиторской задолженностью для обеспечения экономической безопасности // Деловой вестник предпринимателя. 2021. № 4. С. 65-68.
5. Пугач А.А., Бубновская Т.В. Обеспечение экономической безопасности в условиях управления дебиторской и кредиторской задолженностью // FUNDAMENTAL RESEARCH 2022. № 4. С. 58-63.
6. Богданова Т.В., Капырин А.А., Русинов Р.В. Экономическая безопасность транспортных организаций: научно-методические подходы и практика оценки // Вестник университета. 2013. № 21. С. 32-40.
7. Капырин А.А. Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Москва, 2008. 22 с.
8. Мошкова Р.А. Инструментарий управления экономической безопасностью на транспорте: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Москва, 2016. 25 с.
9. Мельников М.А., Романова Ю.Р. Основные вопросы управления дебиторской и кредиторской задолженностью предприятия // Вестник Самарского университета. 2017. № 1. С. 13-17.
10. Чеботарева З.В., Яковлева О.А. Управление дебиторской задолженностью на транспортных предприятиях. [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlenie-debitorskoj-zadolzhennostyu-na-transportnyh-predpriyatiyah> (дата обращения 14.07.2023).