

Семенова С.М., Шпирко О.М.

УПРАВЛІННЯ ДЕБІТОРСЬКОЮ ЗАБОРГОВАНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Водний транспорт знаходиться у стані глибокої системної кризи. Серед несприятливих факторів – нестача обігових коштів, криза неплатежів, нарощування простроченої дебіторської заборгованості. У статті запропоновано критерії оцінювання дебіторів за напрямками характеристики дебітора та операції, за якою виникає заборгованість, відповідно до потреб управління та галузевих особливостей підприємств водного транспорту.

***Ключові слова:** дебіторська заборгованість, інтегральна оцінка, інкасація, водний транспорт.*

Постановка проблеми. Для вітчизняних підприємств водного транспорту особливо гостро стоїть проблема непогашення та нарощування дебіторської заборгованості, у тому числі за товари, роботи та послуги, що створює розрив між нарахованими доходами від реалізації послуг перевезення і фактичним надходженням коштів. Згідно зі статистичними даними [3,с.254-252;9], обсяг дебіторської заборгованості підприємств водного транспорту на 31.12.2012 р. склав 591,4 млн. грн. або 58,9 % від суми оборотних активів та 18,8 % від балансової вартості підприємств. Протягом 2012 р. розмір дебіторської заборгованості зріс на 58,8 млн. грн. або на 11 %, найбільше в галузі вантажного річкового транспорту (52,5 % зростання за рік). З одного боку підприємства прагнуть збільшити обсяги реалізації та свої доходи, залучаючи більше покупців на умовах наступної оплати, проте значне відволікання коштів у дебіторську заборгованість погіршує платоспроможність підприємств та вимагає перегляду підходів до оцінки дебіторів, їх кредитування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні й методологічні основи управління дебіторською заборгованістю детально розкриті у наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених. Так, у роботах Ю. Брігхема [2] достатньо комплексно висвітлені проблеми та підходи до управління дебіторською заборгованістю, але вони потребують адаптації до сучасних умов та вітчизняних галузевих особливостей. Українські вчені: І.О. Бланк [1], Є.В. Дубровська [4], О.М. Кияшко [5], Т.Д. Косова [6], О.Г. Лищенко [7] та ін. здійснили вагомий внесок у теорію та практику управління дебіторською заборгованістю, проте для підприємств водного транспорту залишається актуальною розробка підходів до формування диференційованої кредитної політики, вибору заходів інкасації дебіторської заборгованості, оцінки кредитоспроможності замовників транспортних послуг перевезення морським та річковим флотом.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. На основі проведеного аналізу встановлено, що переважну частину дебіторської заборгованості складає заборгованість за товари, роботи, послуги та інша поточна дебіторська заборгованість [10]. Показники стану дебіторської заборгованості підприємств водного транспорту (на основі даних оприлюдненої фінансової звітності [10]) свідчать, що питома вага дебіторської заборгованості в оборотних активах сягає 90 % у 2013 р. (ПАТ „Дніпродзержинський річковий порт”). Середній період інкасації, як відношення суми заборгованості до одноденного доходу, становить від 25 до 271 днів, кількість оборотів дебіторської заборгованості – від 1 до 15, коефіцієнт простроченої заборгованості – від 0,23 до 0,92, тривалість її погашення – від 6 до 220 днів. Тому для вітчизняних підприємств водного транспорту актуальним залишається перегляд критеріїв оцінки дебіторів, встановлення параметрів їх кредитування для одержання

максимального вхідного грошового потоку від операційної діяльності за рахунок збільшення доходів, пришвидшення інкасації та рефінансування наявної дебіторської заборгованості.

Мета статті. Метою статті є визначення напрямів покращення управління дебіторською заборгованістю підприємств водного транспорту на основі інтегральної оцінки дебіторів та вибору заходів інкасації дебіторської заборгованості з урахуванням галузевої специфіки водного транспорту.

Виклад основного матеріалу. Як відомо, управління дебіторською заборгованістю підприємства в частині її скорочення здійснюється за рахунок зменшення виданих авансових платежів, реструктуризації простроченої заборгованості, обліку векселів, застосування факторингу, форфейтингу, посилення претензійних вимог до дебіторів. Поряд з цим передбачається оцінка дебіторів, вибір та розрахунок відсотків знижки, періоду кредитування покупців для збільшення доходів і відповідно вхідного грошового потоку від операційної діяльності; застосування фінансових інструментів при проведенні розрахунків; розміщення тимчасово вільних коштів на депозитному рахунку з диференціацією за термінами та валютою вкладу; прискорення оборотності робочого капіталу, узгодження термінів розрахунків з іншими параметрами діяльності підприємства.

На відміну від існуючих підходів до оцінки дебіторів за платоспроможністю, зважаючи на відсутність практики надання фінансової звітності контрагентам перед укладанням договорів, значну частину юридичних осіб – нерезидентів серед замовників послуг водного транспорту, погіршення фінансового стану клієнтів, поширені форми розрахунків, запропоновано проводити оцінку дебіторів за двома напрямками: характеристика дебітора (суб'єкта) та операції (об'єкта).

На підставі застосування методу експертних оцінок визначено значущість кожного параметра. У результаті опрацювання отриманих даних сформовано модель оцінки дебіторів, яку можна представити наступним чином

$$Y = \sum_{i=1}^m k_i q_i, \quad 1 \leq Y \leq 6 \quad (1)$$

де, Y – підсумковий (інтегральний) показник оцінки дебіторів;

k_i – коефіцієнт вагомості i -го параметра оцінки дебіторів;

q – значення i -го параметра оцінки дебіторів;

m – кількість критеріїв оцінювання дебіторів.

Для визначення інтегрального показника оцінки дебіторів підприємств водного транспорту використано дані 90 анкет з результатами опитування працівників планово-економічного, операційного, фінансового відділів вітчизняних портів та судноплавних компаній.

Приймаючи до уваги результати проведеного дослідження, на підставі середніх величин значимості критеріїв оцінювання дебіторів (замовників): термін співпраці, статус суб'єкта, резидентність, репутація, об'єкт угоди, сума операції, встановлено інтегральний показник оцінки дебіторів підприємств водного транспорту (табл. 1).

Таким чином, найбільш вагомий вплив на інтегральний показник оцінки дебіторів підприємств водного транспорту має репутація дебітора (замовника) – коефіцієнт вагомості 0,24, та сума операції – коефіцієнт вагомості 0,21.

Слід зазначити, що оцінку дебіторів, які є постійними клієнтами, необхідно переглядати, оскільки в динаміці інтегральний показник може змінюватись залежно від тривалості співпраці, перебігу погашення попередніх заборгованостей, практики надання знижок і відстрочки платежу. Крім того, залежно від обсягу замовлення також змінюється підсумкова оцінка. Встановлено, що чим більша сума угоди, тим більше уваги вимагає формування дебіторської заборгованості, забезпечення гарантій, часткової попередньої оплати і т.д.

Критерії оцінювання дебіторів підприємств водного транспорту

№ пп	Критерії	Коефіцієнт вагомості		Варіанти оцінювання	Результат оцінки	
		Позначення	Питома вага		Позначення	Бали
I	Характеристика дебітора					
1	Термін співпраці	k_1	0,15	Нові клієнти / постійні клієнти, історія партнерства	q_1	Від 1 до 10
2	Статус суб'єкта	k_2	0,08	Фізична особа / юридична особа	q_2	- « -
3	Резидентність	k_3	0,13	Нерезиденти / резиденти	q_3	- « -
4	Репутація	k_4	0,24	Наявність прострочених платежів у попередніх періодах, імідж, бренд	q_4	- « -
II	Характеристика операції					
5	Об'єкт	k_5	0,19	Вид перевезень або операції, завантаженість, специфіка	q_5	- « -
6	Сума	k_6	0,21	Зростання суми вимагає посиленої уваги і контролю з боку формування та погашення заборгованості	q_6	- « -
Інтегральний показник $y = 0,15k_1 + 0,08k_2 + 0,13k_3 + 0,24k_4 + 0,19k_5 + 0,21k_6$						

Джерело: розробка авторів

У межах кожного критерію при оцінці дебіторів виставляються бали від 1 до 10 залежно від того, як кожен з критеріїв впливає на загальну (інтегральну) надійність дебітора. У підсумку, дебітор, який одержує найбільшу кількість балів має найвищий клас надійності (табл. 2).

Таблиця 2

Групи надійності дебіторів підприємств водного транспорту

Група	Клас надійності	Бали	Механізм взаємодії
A	Надійний	6,7-10	У звичайному режимі, максимальне стимулювання співпраці
B	Сумнівний	3,4-6,6	Одержання гарантій, поручительств, часткової попередньої оплати
C	Ризикований	1-3,3	Співпраця лише на умовах повної попередньої оплати

Джерело: розробка авторів

Для дебіторів класу А „Надійний” передбачена співпраця у звичайному режимі, надавати відстрочку платежу і знижки доцільно з позиції стимулювання збуту та прискорення інкасації. З дебіторами класу В „Сумнівний” необхідно зважати на одержання гарантій платежу, вимагати попередню оплату. З дебіторами класу С „Ризикований” проводити операції на умовах передплати.

Відповідно до групи надійності дебіторів проводиться класифікація дебіторської заборгованості, яка за ними виникає. Приклад такого розподілу наведено за даними АСК „Укррічфлот”, що представлено в таблиці 3.

Заходи управління дебіторською заборгованістю, які впливають на формування чистого грошового потоку від операційної діяльності, розподілено на: попередню оплату, факторинг, послуги колектора з порівнянням включення даної посади до штату чи передачі функції на аутсорсинг.

Встановлено, що основними умовами надання факторингу вітчизняними банками є: 1) фінансування в розмірі до 90 % від обсягу наданих послуг; 2) фінансування дебіторської заборгованості з відстрочкою платежу до 180 днів; 3) комісія за надання фінансування, що складає від 2 до 6 % від суми накладних, у залежності від строку відстрочення платежу та особливостей розрахунків з дебіторами; 4) додаткова разова комісія за розгляд проекту – до 1 % (сплачується під час підписання договору факторингу).

Таблиця 3

Управління дебіторською заборгованістю АСК „Укррічфлот” у 2012 р.

Дебіторська заборгованість за товари, роботи, послуги		Сума на кінець 2012 р., тис. грн.	Чистий грошовий потік від управління дебіторською заборгованістю, тис. грн.				
Група	Клас		Попередня оплата	Факторинг	Послуги колектора		Разом
		в штаті			аутсорсинг		
A	Надійма	5213,76					
B	Сумнівна	6734,44		4916,14			4916,14
C	Ризикована	9775,8	9775,8				9775,8
Разом чиста вартість		21724					
Резерв сумнівних боргів		5156			4930,89	3351,4	4930,89
Первісна вартість		26880					
Чистий операційний грошовий потік за всіма операціями за рік							19622,83

Схема факторингу, що надається банками підприємствам водного транспорту, наведена на рисунку 1.

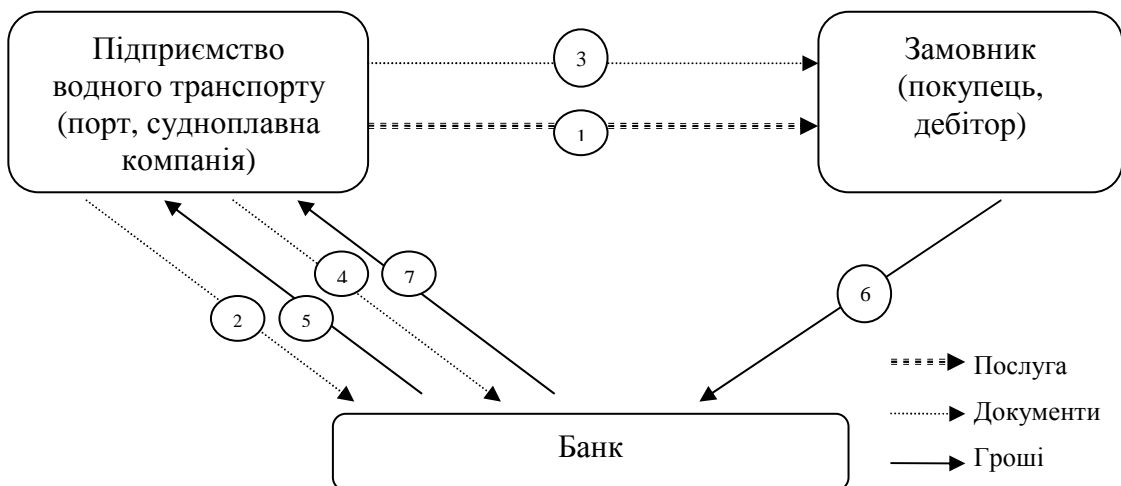


Рис. 1. Схема факторингу підприємств водного транспорту
Джерело: на основі [<http://www.aval.ua/corporate/finbizn/factoring/>]

Найбільш поширеним є відкритий факторинг, що передбачає оплату замовником своєї заборгованості безпосередньо банку, який обслуговує продавця. Операції 5 і 7 на рис. 1 означають початкову сплату банком авансу в рахунок погашення заборгованості дебітора на підставі одержаних документів та остаточну виплату залишку суми при повній оплаті замовником одержаних послуг.

Факторингове обслуговування не потребує надання застави, що знижує витрати на оформлення операції (відсутні платежі за нотаріальне оформлення застави, незалежну оцінку, страхування). Факторинг відрізняє комплексність послуг – інформаційне обслуговування по роботі з дебіторами, юридичний супровід, адміністрування, відповідно вартість такого супроводу сягає 30 % річних, крім того, у більшості випадків застосовується

регресний факторинг, який вимагає гарантій і поручительств за дебіторів. При застосуванні факторингу для сумнівної заборгованості чистий додатний грошовий потік АСК „Укррічфлот” складе 4916,14 тис. грн. за умови фінансування 80 % боргу та комісії $6 + 1 \% (6734,44 \times (0,80 - 0,06 - 0,01))$, тобто 73 % вартості такої дебіторської заборгованості.

У практиці зарубіжних компаній широко використовується міжнародний форфейтинг, який від факторингу відрізняє відсутність регресу (тобто повернення права вимоги), відсутність послуг інформаційного управління дебіторською заборгованістю, покриття валютних, економічних, політичних та інших видів ризику, застосування для фінансування довгострокових договорів. Проте через значний відсоток та надвисокі ризики форфейтинг в Україні не достатньо розвинений.

В умовах зростання простроченої дебіторської заборгованості за загальної кризи неплатежів актуальним є звернення до послуг колектора, проте для підприємств водного транспорту особливістю є те, що переважна частина дебіторів – замовники послуг – юридичні особи з сумнівним рівнем платоспроможності, тому акцент робиться не на роз’яснювальну роботу, а на юридичний досвід вирішення таких питань. При передачі функції на аутсорсинг винагорода колекторної компанії складає від 10 до 90 %. Значний діапазон і численні критерії при визначенні комісії звужують можливості оцінки альтернатив для підприємства, тому для резерву сумнівних боргів (заборгованості, щодо якої є невпевненість у її погашенні), використано середню ставку 35 %, тобто в такому разі чистий вхідний грошовий потік АСК „Укррічфлот” складе 3351,4 тис. грн. ($5156 \times (1 - 0,35)$). При включенні до штату колектора-юриста витрати на оплату праці складуть (за середньо ринковими даними): оклад 5 тис. грн. щомісяця і 2 % від суми погашеного боргу, нарахування на заробітну плату 38 %, тобто у рік у разі повернення всієї суми нарахованого резерву сумнівних боргів витрати підприємства становитимуть 225,11 тис. грн. ($(5 \times 12 + 5156 \times 0,02) \times 1,38$), чистий грошовий потік складе 4930,89 тис. грн., що вище, ніж при передачі функцій на аутсорсинг.

Таким чином, у разі застосування АСК „Укррічфлот” запропонованого підходу чистий грошовий потік від операційної діяльності у 2012 р. збільшиться на 19622,83 тис. грн., у тому числі при застосуванні щодо сумнівної заборгованості факторингу – на 4916,14 тис. грн., при проведенні ризикованої заборгованості за попередньою оплатою – на 9775,8 тис. грн., при поверненні сумнівних боргів колектором-юристом, включеним до штату – на 4930,89 тис. грн. Зростання чистого операційного грошового потоку збільшить обсяг наявних залишків грошових коштів до 22800,83 тис. грн., коефіцієнт абсолютної ліквідності на кінець 2012 р. покращиться з 0,01 до 0,072, коефіцієнт ефективності грошових потоків від операційної діяльності зросте з -0,13 до -0,075, від’ємне значення чистого грошового потоку від операційної діяльності зменшиться з 60385 тис. грн. до 40762,17 тис. грн.

Зазначимо, що аналіз проведено за даними опублікованої фінансової звітності підприємства за 2012 рік, оскільки у новій формі звітності за 2013 рік відсутня інформація про первісну та чисту залишкову вартість і резерв сумнівних боргів.

Слід зазначити, що для підприємств, у яких значна частина простроченої дебіторської заборгованості, сумнівна та ризикована заборгованість переважають надійну (ПАТ „Дніпродзержинський річковий порт”, ПАТ „Черкаський річковий порт”), відповідно чистий грошовий потік від їх погашення більший, застосування заходів управління дебіторською заборгованістю актуальніші.

Встановлено, що для ТОВ СК „Укрферрі” зростання чистого грошового потоку від реалізації запропонованих заходів складе 14860,5 тис. грн., що дозволить покращити коефіцієнт ефективності грошових потоків з 0,079 до 0,147.

Для ПАТ „Дніпродзержинський річковий порт” використання запропонованих заходів збільшить чистий грошовий потік на 12612,7 тис. грн., що дозволить покращити коефіцієнт ефективності грошових потоків з 0,008 до 1,23.

Висновки і перспективи подальших розвідок. Доведено необхідність управління дебіторською заборгованістю для прискорення надходження коштів та покращення

платоспроможності підприємств водного транспорту. Враховуючи особливості розрахунків, запропоновано підхід до оцінки дебіторів за критеріями характеристики замовника (термін співпраці, статус суб'єкта, резидентність, репутація) та операції (об'єкт, сума). На підставі інтегрального показника оцінки дебіторів визначено класи надійності, відповідно до якої обираються заходи інкасації дебіторської заборгованості. У разі застосування запропонованого підходу обсяг чистого грошового потоку зростає, що покращує показник абсолютної платоспроможності та в цілому фінансовий стан підприємства.

Перспективи подальших розвідок полягають у визначенні оптимальних ставок кредитування замовників послуг для стимулювання доходів та забезпечення достатнього рівня платоспроможності підприємств водного транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бланк І. О.* Управління фінансами підприємств [Текст] : Підручник для студентів економічних спеціальностей вищих навч. закладів / І. О. Бланк, Г. В. Ситник. – К.: КНТЕУ, 2006. – 780 с.
2. *Бригхэм Ю.* Финансовый менеджмент [Текст] : 10-е изд. / Ю. Бригхэм, М. Эрхардт / Пер. с англ. под. ред. к.э.н. Е. А. Дорофеева. – СПб: Питер, 2009. – 960 с.
3. Діяльність суб'єктів господарювання: Статистичний збірник 2012 р. [Текст] / За ред. І. М. Жук. – Державна служба статистики України, Київ: ТОВ „Август Трейд”, 2013. – 840 с.
4. *Дубровська Є. В.* Управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту : автореф. дис.... канд. екон. наук: 08.00.04. / Дубровська Євгенія Володимирівна; Укр. держ. акад. залізничного транспорту. - Х., 2010. - 23 с.
5. *Кияшко О. М.* Облік та аналіз дебіторської заборгованості в системі управління підприємством : автореф. дис.... канд. екон. наук: 08.00.09. / Кияшко Ольга Михайлівна; Київський нац. торг.-екон. університет. – К.: КНТЕУ, 2011. – 20 с.
6. *Косова Т. Д.* Фінансовий механізм управління оборотними коштами підприємств [Текст] : [монографія] / Т. Д. Косова, Г. О. Роганова ; Донец. нац. ун-т економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського. – Донецьк : Світ книги, 2013. – 231 с.
7. *Лищенко О. Г.* Управління дебіторською заборгованістю як фактором фінансової стійкості підприємства [Текст] / О. Г. Лищенко, І. С. Серєда // Держава та регіони. Серія Економіка та підприємництво. – 2010. – Вип. 3. – С. 84-89.
8. <http://www.minfin.gov.ua> – Міністерство фінансів України
9. <http://www.ukrstat.gov.ua> – Державний комітет статистики України
10. <http://www.smida.gov.ua> – Агентство з розвитку інфраструктури фондового ринку України

Семенова С.Н., Шпирко О.Н.

УПРАВЛЕНИЕ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Водный транспорт находится в состоянии глубокого системного кризиса. Среди неблагоприятных факторов – недостаток оборотных средств, кризис неплатежей, наращение простроченной дебиторской задолженности. В статье предложено критерии оценки дебиторов за направлениями характеристики дебитора и операции, за которой возникает задолженность, соответственно с потребностями управления и отраслевыми особенностями предприятий водного транспорта.

Ключевые слова: дебиторская задолженность, интегральная оценка, инкассация, водный транспорт.

Semenova S., Shpirko O.

RECEIVABLES MANAGEMENT OF WATER TRANSPORT ENTERPRISES

Water transport is in a deep systemic crisis. Among the negative factors - lack of working capital, payments crisis, escalating overdue receivables. The paper proposes evaluation criteria in areas receivable obligor characteristics and operations for which there is a debt, according to the needs of management and enterprise branch features of water transport.

Keywords: accounts receivable, integrated assessment, collection, water transport.