

С. М. Сологуб,
к. е. н., Державний економіко-технологічний університет транспорту

МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО СИНХРОНІЗАЦІЇ ДЕБІТОРСЬКОЇ ТА КРЕДИТОРСЬКОЇ ЗАБОРГОВАНОСТЕЙ НА ПІДПРИЄМСТВАХ УКРЗАЛІЗНИЦІ

У статті проаналізовано стан платіжної дисципліни на підприємствах залізничного транспорту. Запропоновано методику контролю за погашенням фінансових зобов'язань господарських підприємств через механізм пошуку кореляційного взаємозв'язку з порядком формування та стягнення дебіторської заборгованості.

The article analyzes the state of pay discipline in the railway transport enterprises. It suggests the method of control over extinguishing of financial obligations through the search mechanism of correlative relationship between the order of forming and exacting receivables.

Ключові слова: дебіторська заборгованість, кредиторська заборгованість, платіжна дисципліна, коефіцієнт кореляції, асинхронність платежів.

Key words: receivables, payables, pay discipline, correlation coefficient, payments asynchrony.

ВСТУП

У сучасних ринкових умовах для господарських підприємств дедалі гострішою проблемою стає питання пошуку фінансових ресурсів для забезпечення операційної та інвестиційної діяльності. Наявність власних фінансових ресурсів є головною умовою стратегічного розвитку залізничної галузі і дозволяє суб'єктам підприємництва досягати більшої фінансової ефективності на одиницю вкладеного капіталу.

Фінансова неплатоспроможність для конкретного господарського підприємства означає не лише погіршення його іміджу, ділової репутації та втрати прибуткової діяльності. Вона виявляється також загрозливою з точки зору генерування фінансових ризиків, посилює небезпеку банкрутства.

За результатами діяльності в 2010 році лише на підприємствах транспорту та зв'язку загальна сума довгострокових та поточних зобов'язань досягла рівня 116,5 млрд грн., із яких майже 55 млрд грн. припадає на кредиторську заборгованість. З загального числа зазначених підприємств більше половини з них (52,8%) є збитковими [6].

Порушення термінів погашення фінансових зобов'язань перед контрагентами, через складний механізм корпоративних зв'язків, може також викликати ланцюгову реакцію фінансових неплатежів в інших сегментах ринку.

Оскільки залізничний транспорт є базовою галуззю економіки України та найважливішим сегментом транспортної системи, на яку припадає понад дві третини загального вантажообігу та до 50% пасажирообігу, питання підвищення платіжної дисципліни на підприємствах Укрзалізниці є досить актуальним. Своєчасне погашення підприємствами залізничного транспорту власної кредиторської заборгованості за придбані товари, виконані роботи та надані послуги унеможливить дезорганізацію нових учасників фінансово-господарських відносин, якісно поліпшить стан платіжної дисципліни на залізничному транспорті та в суміжних галузях.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Питання управління активами та пасивами господарських підприємств, зокрема дебіторською та кредиторською заборгованостями, перебувають в постійному моніторингу науковців. Проблема розвитку теорії і практики оптимізації динаміки дебіторської та кредиторської заборгованостей присвячено ряд праць вітчизняних учених-економістів: Д.М. Білика, І.А. Бланка, Ф.Ф. Бутинця, С.Ф. Голови, С. Грязнової, З.В. Гуцайлюка, В.П. Завгороднього, О.Д. Заруби, В.В. Ковальова, Г.В. Савицької, Я.В. Соколова, В.В. Сопка та ін., що є надзвичайно корисним досвідом в умовах реалізації стратегії реформування залізничного транспорту.

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧІ

Метою даної статті є пошук ефективного економічного інструментарію для покращення платіжної дисципліни на підприємствах залізничного транспорту через запровадження механізму управління дебіторською та кредиторською заборгованостями. В практичній діяльності це дозволить поліпшити рівень фінансового менеджменту, оптимізувати структуру активів та пасивів на підприємствах Укрзалізниці, мінімізувати фінансові ризики.

РЕЗУЛЬТАТИ

За оцінками провідних фахівців-залізничників, науковців на сьогодні залізнична галузь перебуває у крайній незадовільній стані.

Резерви технічних потужностей залізничного транспорту, його перевізної спроможності практично вичерпані. З урахуванням вимог Європейського Союзу щодо необхідності зменшення шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє природне середовище, шляхом збільшення питомої ваги залізничних перевезень, незадовільний стан галузі ставить під загрозу можливість безперебійного задоволення зростаючих потреб суспільства у транспортному обслуговуванні.

До числа невирішених проблем залізничного транспорту слід віднести:

- перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень;

- відсутність механізму компенсації витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів;

- недостатній обсяг інвестицій, необхідних для забезпечення інноваційного розвитку галузі;

- недосконалість організаційної структури та системи управління галуззю тощо.

Головною проблемою, від чого потерпає галузь на сьогодні і невирішення якої є загрозливою на перспективу, є відсутність в достатній кількості фінансових ресурсів для проведення модернізації та реконструкції основних засобів, насамперед, рухомого складу.

Відсутність достатньою мірою фінансових ресурсів спричинює також низку проблем фінансового характеру: погіршується рівень ліквідності активів, фондодідачі, платоспроможності, унеможлиблюється реалізація інвестиційних ініціатив, порушуються терміни бюджетних розрахунків, розрахунків з кредиторами.

Відсутність власних фінансових ресурсів виявилась головною причиною зростання кредиторської заборгованості на підприємствах Укрзалізниці (рис. 1), яка на початок 2010 року в загальній сумі досягла 4,5 млрд грн. Найбільшого рівня її зростання в зазначений період досягнуто на підприємствах Південно-Західної (981,5 млн грн.), Донецької (852,6 млн грн.) та Придніпровської залізниць (892,0 млн грн.).

Недостатність власних фінансових ресурсів спричинила навіть порушення термінів сплати бюджетних платежів. Сума пред'явлених фінансових санкцій органами державної податкової служби підприємствам Укрзалізниці в 2009 році перевищила минулорічний період більш ніж в 5 разів і досягла рівня в 5,7 млн грн.

В теоретичному плані для покращення фінансового стану підприємств залізничного транспорту можна обрати декілька шляхів.

Перший з них ґрунтується на можливостях збільшення обсягів перевезень, зростанні тарифів, збільшенні обсягів державних дотацій, тобто таких факторах, що пов'язані зі сприятливістю зовнішнього середовища і реалізація яких залежить від позитивної економічної динаміки в державі, зростання бізнесової активності та бюджетних можливостей.

Інший напрям ґрунтується на пошуку внутрішніх резервів підприємств. Його реалізація вбачається через покращення рівня адміністративного менеджменту, поліпшення кадрового потенціалу, посилення рівня фінансової дисципліни, диверсифікацію виробничої діяльності тощо.

Саме другий напрям, який може і не є вирішальним для подолання всіх фінансових проблем на підприємствах Укр-

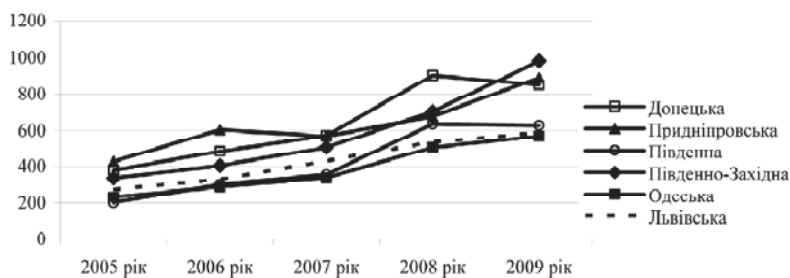


Рис. 1. Динаміка кредиторської заборгованості підприємств регіональних залізниць за основною діяльністю за період 2005–2009 рр., млн грн.

залізниці, видається більш реалістичним, оскільки залежить виключно від власної самоорганізації.

У контексті пошуку ефективних внутрішніх резервів фінансових забезпечень видається доцільним використати метод аналітичного контролю за станом платіжної дисципліни, що ґрунтується на синхронізації позивного (дебіторська заборгованість) та негативного (кредиторська заборгованість) грошових потоків. Використання даного методу в практичній діяльності сприятиме забезпеченню необхідного рівня платоспроможності підприємств в кожному часовому інтервалі. Саме через посилення взаємозалежності розрахунків у частині стягнення дебіторської та погашення кредиторської заборгованостей, інших фінансових зобов'язань можна досягти поліпшення загального стану платіжної дисципліни на підприємстві та унеможливити виникнення претензій з боку контрагентів та державних контролюючих органів.

Необхідність запровадження нового інструментарію фінансового моніторингу зумовлена результатами досліджень стану та динаміки дебіторської та кредиторської заборгованостей на підприємствах залізничного транспорту (рис. 2). Аналіз представлених показників свідчить про наявність тривожних тенденцій стосовно стану розрахунків з корпоративними партнерами. Можна спостерігати стійку позитивну динаміку щодо зростання кредиторської заборгованості за придбані товари, роботи, послуги. За абсолютними показниками найбільший її приріст припадає на 2008 та 2009 роки з показниками в 1187,8 тис. грн. та 567,8 тис. грн. відповідно.

Спостерігається також зростання рівня дебіторської заборгованості, що можна пояснити погіршенням платіжної дисципліни з боку контрагентів та послабленням претензійно-позовної практики.

Нелінійний характер динаміки фінансових показників, за винятком 2009 року, свідчить про відсутність тісної взаємної синхронізації у порядку формування зазначених величин (рис. 3). Як видно з діаграми, найбільший асинхронний розрив мав місце в 2008 році в сумі майже 1 млн грн.

Досягнення такого взаємозв'язку (лінійної статистичності) в практиці господарської діяльності свідчило б про тісну залежність між фактами стягнення дебіторської та погашення кредиторської заборгованостей. Ствердження такої функціональності забезпечить першочергове погашення зобов'язань перед кредиторами за першою "дебіторською подією", що автоматично підвищить загальний рівень платіжної дисципліни на підприємствах залізничного транспорту.

Моніторинг синхронізації порядку стягнення дебіторської та погашення кредиторської заборгованостей пропонується здійснювати за допомогою розрахунку коефіцієнта кореляції, який дозволяє визначити рівень взаємного впливу зазначених факторних величин один на одного [3]. Щільність даного впливу можна дослідити за формулою:



Рис. 2. Дебіторська та кредиторська заборгованість підприємств Укрзалізниці за основною діяльністю за період 2005–2009 рр., млн грн.

$$r = \frac{\Sigma(x - \bar{x}) \times (y - \bar{y})}{\sqrt{\Sigma(x - \bar{x})^2 \times \Sigma(y - \bar{y})^2}} \quad (1),$$

де: r — коефіцієнт кореляції;
 x — дебіторська заборгованість, тис. грн;
 y — кредиторська заборгованість, тис. грн.

Для більшої аналітичності зазначених досліджень та досягнення мобільності превентивного реагування на асинхронність в фінансових розрахунках пропонується такий аналіз проводити щоквартально. За бажанням фінансових фахівців господарських підприємств даний термін моніторингу можна скоротити.

Якщо коефіцієнт кореляції знаходиться в межах:

$r = 0,1 - 0,3$ — зв'язок слабкий;
 $r = 0,3 - 0,5$ — зв'язок помірний;
 $r = 0,5 - 0,7$ — зв'язок помітний;
 $r = 0,7 - 0,9$ — зв'язок тісний;
 $r = 0,9 - 0,99$ — зв'язок достатньо тісний.

Чим ближче значення коефіцієнта кореляції до одиниці, тим зв'язок між даними фінансовими величинами стає тіснішим і рівень погашення кредиторської заборгованості, інших поточних зобов'язань підприємства знаходиться в прямій залежності від обсягів стягнення дебіторської заборгованості. Зі зменшенням значення коефіцієнта кореляції щільність такого зв'язку втрачається. Це може означати, що навіть за умов забезпечення належної дисципліни розрахунків за надані продукцію, послуги з боку контрагентів, рівень платоспроможності господарського підприємства може залишатись на низькому рівні.

Використання даного методичного підходу в практиці управління активами та пасивами підприємств залізничного транспорту повинно зменшити необхідність залучення позичкового капіталу, що позитивно вплине на формування собівартості надаваних послуг та загальну фінансову ефективність їх діяльності.

Розглянемо приклад розрахунку коефіцієнта кореляції згідно даних, наведених в табл. 1.

За результатами проведених розрахунків можна стверджувати, що зв'язок між двома факторними величинами є тісним, що свідчить про активну фазу використання власних фінансових ресурсів для погашення поточних зобов'язань перед кредиторами. Динаміка зменшення кредиторської заборгованості знаходиться в прямій залежності від обсягів стягненої дебіторської заборгованості.

ВИСНОВКИ

Запровадження запропонованої методики синхронізації дебіторської та кредиторської заборгованостей слід розглядати в контексті реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010—2015 роки, затвердженої постановою КМУ № 130 від 16 грудня 2009 року [1].

Практичне використання запропонованого аналітичного інструментарію сприятиме прискоренню процесів модернізації залізничного транспорту, а також надасть змогу:

- удосконалити систему управління активами та пасивами підприємств залізничного транспорту;
- покращити рівень платіжної дисципліни в галузі;

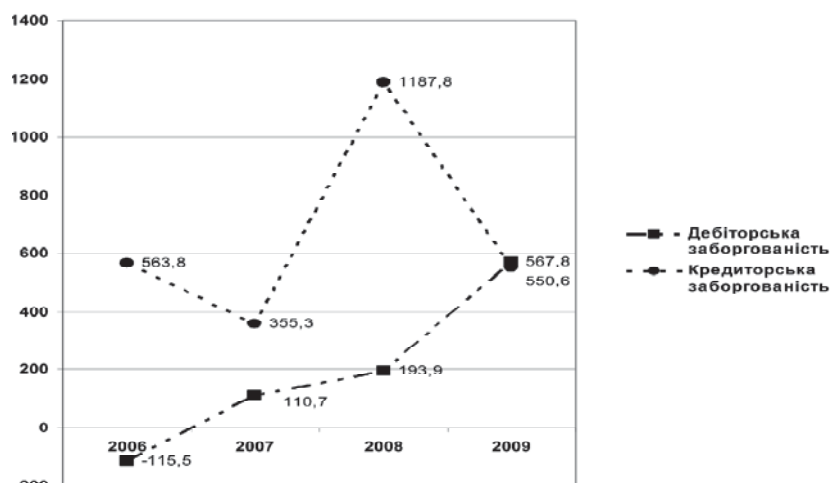


Рис. 3. Динаміка абсолютної зміни дебіторської та кредиторської заборгованостей підприємств Укрзалізниці за основною діяльністю за період 2005 — 2009 рр., тис. грн.

Таблиця 1. Розрахунок тісноти кореляційного зв'язку між динамікою дебіторської та кредиторської заборгованостей

Календарний період	Дебіторська заборгованість	Кредиторська заборгованість	Розрахункові показники				
			$(x - \bar{x})$	$(y - \bar{y})$	$(x - \bar{x}) \cdot (y - \bar{y})$	$(x - \bar{x})^2$	$(y - \bar{y})^2$
1 кв. 20_р.	404,6	2 605,9	-196,08	-596,35	116 929,33	38 445,41	355 633,32
2 кв. 20_р.	661,1	3 230,1	60,43	27,85	1 682,84	3 651,18	775,62
3 кв. 20_р.	491,0	3 282,0	-109,68	79,75	-8 746,58	12 028,61	6 360,06
4 кв. 20_р.	846,0	3 691,0	245,33	488,75	119 902,59	60 184,36	238 876,56
	$\bar{x} = 600,7$	$\bar{y} = 3 202,25$			229 768,18	114 309,55	601 645,57
Коефіцієнт кореляції			0,88				

- збільшити можливості господарських підприємств щодо формування власних фінансових ресурсів;
- підвищити конкурентоспроможність та інвестиційну привабливість підприємств залізничного транспорту;
- збільшити обсяг податкових надходжень до державного бюджету.

Література:

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010—2015 роки: затв. постановою КМУ № 130 від 16 грудня 2009 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.mintrans.gov.ua/uk/resolution_kmu/16045.html.
2. Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування / [Ю.М. Цветов, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветов, О.В. Левченко та ін.]. — К.: ДЕ-ТУТ, 2008. — 277 с.
3. Мантуров О.В. Курс высшей математики. — М.: Высшая школа, 1991. — С. 224 — 226.
4. Савчук В.П. Финансовый менеджмент. Практическая энциклопедия. — К.: Издательский дом "Максимум", 2005. — С. 54 — 70.
5. Финансова енциклопедія / О.П. Орлюк, Л.К. Воронина, І.Б. Завіруха та ін.; за заг. ред. О.П. Орлюк. — К.: Юрінком Інтер, 2008. — 472 с.
6. Финансові результати від звичайної діяльності підприємств до оподаткування за видами економічної діяльності. Структура балансу підприємств за видами економічної діяльності / Держкомстат України, 2011. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: — <http://www.ukrstan.gov.ua>. *Стаття надійшла до редакції 05.07.2011 р.*