



УДК 336.6

Пумбрасова Наталья Владимировна, доцент, к.э.н., доцент кафедры бухгалтерского учета, анализа и финансов

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

Кузнецова Ольга Андреевна, студентка 1 курса магистратуры по направлению 38.04.01 «Экономика»

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ТЕНДЕНЦИИ ИЗМЕНЕНИЯ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

Аннотация. В статье рассмотрены современные тенденции изменения дебиторской задолженности транспортных предприятий по направлению водных, воздушных и железнодорожных перевозок в целом по России, а также на примере конкретных транспортных предприятий. Приведена модель работы с дебиторами для улучшения состояния дебиторской задолженности в условиях кризиса.

Ключевые слова: дебиторская задолженность, управление дебиторской задолженностью, транспортные предприятия, экономический кризис.

В условия кризиса компаниям всех отраслей приходится более тщательно подходить к управленческим решениям в рамках финансового менеджмента, корректировать, а иногда даже менять свои подходы к управлению оборотными средствами, и в частности, дебиторской задолженностью.

Управление дебиторской задолженностью стало неотъемлемой частью финансового менеджмента в современных реалиях, поскольку каждая компания в условиях конкурентной борьбы стремится предложить наиболее выгодные условия сотрудничества, тем самым увеличивая свою долю присутствия на рынке. Однако, это накладывает на компании определенные риски, и основной из них – это отвлечение денежных средств из оборота компании, в связи с чем увеличивается риск кассового разрыва и временной неплатежеспособности, тем самым повышается важность планирования движения денежных средств и в целом управления денежными ресурсами компании.

Качественное управление дебиторской задолженностью является важнейшей задачей, но в тоже время одной из самых сложных, так как необходимо поддержание оптимального баланса между уровнем выручки и объемом дебиторской задолженности, формируемой путем осуществления отгрузок в коммерческий кредит. В условиях кризиса данный баланс нарушается, так как с одной стороны, платежеспособный спрос на услуги транспортных

компаний снижается, а с другой стороны, увеличивается дебиторская задолженность из-за ухудшения финансового состояния компаний-контрагентов.

Транспортная отрасль является одной из отраслей, предопределяющих уровень и динамику международной торговли в современном мире, поскольку является связующим звеном между производством и потреблением товаров. Соответственно, транспортная отрасль также подвергается кризисным воздействиям, так как меняются как объемы производства, так и объемы потребления. В результате риск неоплаты дебиторской задолженности со стороны заказчиков услуг по перевозке грузов увеличивается, что приводит к отвлечению из оборота порой крупной суммы денежных средств. Рассмотрим тенденции изменения дебиторской задолженности на примере трех видов транспорта: водного, воздушного и железнодорожного.

По данным Федеральной службы государственной статистики объем дебиторской задолженности организаций по России имеет тенденцию к ежегодному увеличению [1] – за последние десять лет средний темп роста составил 12,7 %, а объем просроченной дебиторской задолженности увеличивается в среднем на 10,7% ежегодно.

Изменение дебиторской задолженности в области транспортировки и хранения совпадает с общей тенденцией – за последние два года данный показатель увеличивался 11,7% ежегодно. На диаграмме ниже представлено сравнение общего объема дебиторской задолженности по грузовым перевозкам в рассматриваемых в рамках данной статьи направлениях работы транспорта.

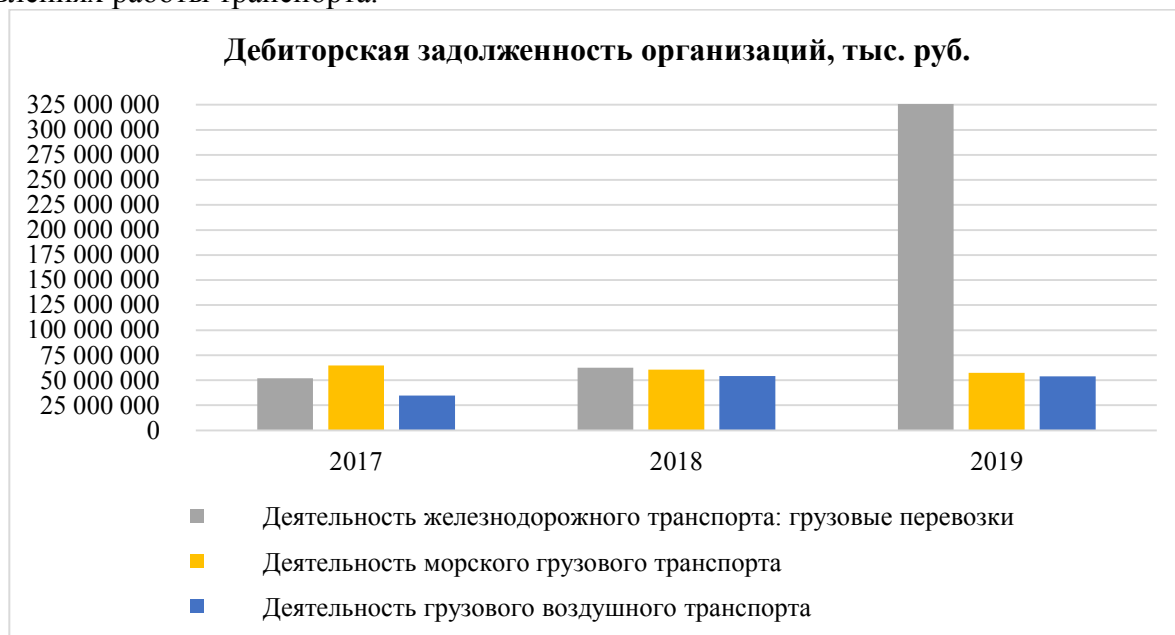


Рис. 1. Объем дебиторской задолженности железнодорожного, морского и воздушного транспорта

Стоит отметить неоднородность динамики дебиторской задолженности по грузоперевозкам выбранных видов транспорта за рассматриваемый период:

– дебиторская задолженность морского грузового транспорта уменьшается в среднем на 6% ежегодно;

– динамику дебиторской задолженности грузового воздушного транспорта назвать стабильной нельзя, поскольку в 2018 году наблюдается увеличение более, чем в пол раза, а в следующем году небольшое снижение (0,8%) после такого быстрого роста;

– динамика по грузовым перевозкам железнодорожным транспортом показывает наибольший рост – в 2019 году значение данного показателя выросло более, чем в 5 раз по сравнению с предыдущим годом.

Таким образом, можно говорить о довольно большой вариативности тенденций изменения дебиторской задолженности по грузоперевозкам в рамках одной отрасли. Однако с полной уверенностью невозможно утверждать, что рост, либо снижение дебиторской задолженности является негативной или позитивной тенденцией, не рассматривая при этом другой, важный для общего понимания ситуации, показатель. В связи с этим, рассмотрим данные бухгалтерской (финансовой) отчетности компаний-лидеров отрасли по выбранным направлениям транспортных перевозок.

Из-за сезонного характера деятельности транспортных предприятий, сравнение данных отчетности осуществляется поквартально. Оценим темпы роста выручки и дебиторской задолженности в области воздушных перевозок, на базе ПАО «Аэрофлот».

Таблица 1. Динамика дебиторской задолженности и выручки ПАО «Аэрофлот» [2]

Период / Показатель, тыс. руб.	Темп роста, %				
	2019 г. по сравнению с 2018 г.				2020 г. по сравнению с 2019 г.
	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.
Дебиторская задолженность	89,05	94,05	105,15	127,37	114,15
Выручка	121,05	115,38	110,70	109,33	88,46

По данным, представленным в таблице 1, можно сделать вывод, что объем дебиторской задолженности в 2019 году по сравнению с предыдущим годом увеличился, причем ее темп прироста превышает темп прироста выручки, что свидетельствует о замедлении оборачиваемости дебиторской задолженности. Также по результатам первого квартала 2020 года объем дебиторской задолженности выше, чем за тот же период предыдущего года, при этом наблюдается снижение выручки – все это коррелирует со сложившейся экономической ситуацией в стране и является последствием начавшегося экономического кризиса из-за вынужденных ограничений деятельности транспортных компаний в связи с распространением вируса Covid-19.

В таблице 2 представлена динамика изменения дебиторской задолженности и выручки по направлению морских перевозок на базе АО «Волга-флот».

Таблица 2. Динамика дебиторской задолженности и выручки АО «Волга-флот» [3]

Период / Показатель, тыс. руб.	Темп роста, %				
	2019 г. по сравнению с 2018 г.				2020 г. по сравнению с 2019 г.
	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.
Дебиторская задолженность	472,09	398,35	232,71	33,94	29,68
Выручка	731,52	177,90	139,11	136,65	235,30

Динамика изменений АО «Волга-флот» совпадает с общей тенденцией изменения дебиторской задолженности по стране в сфере морских перевозок. Также стоит отметить, что несмотря на всеобщие экономические трудности, деятельность морского транспорта остается стабильной и повышает свою эффективность, о чем свидетельствует рост выручки в первом квартале 2020 года по сравнению с предыдущим годом на 135%, при одновременном уменьшении дебиторской задолженности на 70%.

Что касается направления железнодорожных перевозок, то по данным таблицы 3 видно, что рост дебиторской задолженности в первом квартале 2020 года происходит более быстрыми темпами, чем увеличение выручки.

Таблица 3. Динамика дебиторской задолженности и выручки ООО «РЖД»[4]

Период / Показатель, тыс. руб.	Темп роста, %				
	2019 г. по сравнению с 2018 г.				2020 г. по сравнению с 2019г.
	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.
Дебиторская задолженность	94,98	89,73	84,90	100,85	122,90
Выручка	105,81	104,74	103,86	102,77	100,10

Сложившаяся динамика дебиторской задолженности компании наиболее ярко описывает текущую ситуацию в большинстве отраслей экономики в настоящий момент в условиях экономического кризиса. Усиленный прирост данного показателя по сравнению с темпами прироста в остальные рассматриваемые периоды является как раз тем откликом контрагентов на приостановление деятельности и свидетельствует о снижении платежеспособности дебиторов. Однако стоит отметить такой положительный момент, как небольшой, но все же прирост выручки, что как раз и подтверждает тот факт, что деятельность транспортных компаний является тем необходимым звеном, поддерживающим уровень международной торговли, несмотря на снижение спроса, а также объемов производства и потребления.

Резюмируя, можно отметить, что тенденции изменения дебиторской задолженности отдельно взятых компаний полностью соответствуют общим тенденциям по данным всей отрасли в каждом направлении деятельности транспортных перевозок. Со снижением объемов и ухудшением показателей финансовой отчетности из-за пандемии столкнулись не все направления транспорта, однако стоит заметить, что данный факт возможен также из-за того, что ограничения в деятельности предприятий была охвачена только часть первого квартала. Более однородная картина должна быть по данным второго квартала 2020 года, но в целом по данным первого квартала уже можно говорить о росте объемов дебиторской задолженности более усиленными темпами, чем в предыдущие периоды. Данную тенденцию сложно назвать положительной в связи со стабильностью, либо снижением выручки, однако она является ожидаемой реакцией на кризисные настроения в экономике.

Усиление контроля за объемом дебиторской задолженности является тем основным источником, с помощью которого компании могут улучшить свое финансовое положение в условиях кризиса. При разработке мер по возврату дебиторской задолженности в условиях кризиса основное внимание стоит уделить показателю оборачиваемости дебиторской задолженности, поскольку ускорение оборачиваемости будет способствовать высвобождению денежных средств, а значит тем меньше потребуется привлеченных ресурсов для бесперебойной организации осуществляемых бизнес-процессов.

Для предупреждения темпов роста дебиторской задолженности в сложившейся ситуации транспортным компаниям можно порекомендовать провести ее более детальный анализ, т.е. кроме стандартной разбивки по срокам дебиторской задолженности, необходимо оценить ее оборачиваемость в разрезе нескольких категорий, например, по направлениям перевозок, по видам перевозимых грузов, по проектам, либо по группам основных дебиторов, объединенных по значимым для компании признакам (территория, вид деятельности, вид доставляемых грузов и т.д.).

Такая подробная аналитика позволит выявить «медленные участки» бизнес-процессов, а также выявить те участки, на которые продолжает поддерживаться спрос, несмотря на начало кризисного периода в экономике. Полученные участки с быстрой оборачиваемостью являются теми направлениями для бизнеса, в которых существуют возможности по усилению своих позиций путем повышения объема выручки. В свою очередь, «медленные участки» являются основными направлениями по взысканию дебиторской задолженности, при этом

необходимо проводить работу не только в сторону погашения задолженности, но и обсуждая возможности продолжения работы с заказчиком, при наличии соответствующего спроса на производимую им продукцию.

Также в условиях сложившейся из-за распространения коронавирусной инфекции неопределенности, повышается важность информационной поддержки своих клиентов. Объективными проблемами могут стать серьезные задержки в поставках из-за введения карантинных мер, а также порча грузов, например, если осуществляется доставка скоропортящихся товаров. Часто транспортные компании заключают договор на оказание услуг со специальными условиями, обычно это происходит с крупными клиентами, чтобы повысить свою клиентоориентированность и конкурентоспособность на рынке. В рамках этих соглашений контрагенты могут ссылаться на пункт, в котором описан объем ответственности сторон при наступлении форс-мажорных обстоятельств. В таких условиях именно оперативное информирование таких клиентов о действующих, либо потенциальных изменениях в ранее согласованной цепочке поставок, которые транспортная компания не могла предусмотреть и учесть заранее, может освободить ее от ответственности по своим обязательствам в том объеме, который был изначально указан в договоре, тем самым не допуская уменьшения финансового результата компании на величину данных штрафных санкций.

Хорошим примером такой информационной поддержки может служить сайт транспортно-логистической компании BolloreLogistics [5], которая организовала дополнительный раздел, где выкладывается актуальная информация об ограничении движения транспорта компании, о работе компании в различных странах ее присутствия (офисы логистики, возможные мощности в текущих условиях), а также об альтернативах, которые компания готова предложить своим клиентам.

Таким образом, грамотно настроенная работа финансового менеджмента транспортных компаний в условиях кризиса позволит не только снизить убытки через выявление и преодоление имеющихся тенденций по дебиторской задолженности, но и позволит расширить свое присутствие в перспективных и незатронутых экономическим кризисом направлениях.

Список литературы:

1. Темпы роста (снижения) дебиторской задолженности организаций (без субъектов малого предпринимательства) по Российской Федерации). – Режим доступа: https://www.gks.ru/storage/mediabank/Temp_deb.htm
2. Интерфакс – Сервер раскрытия информации – ПАО «Аэрофлот». – Режим доступа: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=1480>
3. Интерфакс – Сервер раскрытия информации – АО «Волга-флот». – Режим доступа: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=288>
4. Интерфакс – Сервер раскрытия информации – ОАО «РЖД». – Режим доступа: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=4543>
5. Bollore Logistics – COVID-19 Impact Update. – Режим доступа: <https://www.bollore-logistics.com/en/Pages/COVID-19.aspx>

TRENDS IN ACCOUNTS RECEIVABLE OF TRANSPORT COMPANIES IN CRISIS CONDITION

Natalya V. Pumbrasova, Olga A. Kuznetsova

The article describes current trends in accounts receivable of transport enterprises in the direction of water, air and rail shipping in Russia as a whole, as well as on the example of specific transport enterprises. In addition, the article presents a model of working with debtors to improve the state of receivables in conditions of crisis.

Key words: accounts receivable, management of accounts receivable, transport enterprises, economic crisis