



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 ограничениями 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 сослаться 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](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*