

КРЕДИТНА ПОЛІТИКА ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА ТА ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЯ

Масалітіна В.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

CREDIT POLITICS OF A FREIGHT MOTOR TRANSPORT ENTERPRISE AND HER REALIZATION

Masalitina V.V., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine

КРЕДИТНАЯ ПОЛИТИКА ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ И ЕЁ РЕАЛИЗАЦИЯ

Масалитина В.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. У сучасних умовах господарювання, більшість автотранспортних підприємств стикнулися із проблемою забезпечення своєї конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг, яку формує ефективна кредитна політика. Однією із причин виникнення даної проблеми, є те, що підприємства, через наявність в країні фінансової кризи, вимушені надавати комерційні кредити споживачам (замовникам) в процесі реалізації своєї продукції (робіт, послуг). У свою чергу, це спричиняє: зниження фінансової стійкості та платоспроможності автотранспортного підприємства, зменшення обіговості капіталу, викликає додаткову потребу у пошуку джерел фінансування ресурсів підприємства тощо. Крім того, слід зауважити, що рішення про надання комерційного кредиту споживачеві (замовникові), затверджується без врахування впливу обраної кредитної політики на обсяги реалізації продукції (робіт, послуг) і відповідно на фінансові результати діяльності підприємства у майбутньому. Це вимагає пошуку ефективних важелів управління дебіторською заборгованістю як в цілому, так і на рівні формування плану кредитування замовників транспортних послуг.

Аналіз основних досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Вирішення питань управління дебіторською заборгованістю присвячені праці таких вітчизняних вчених як: І.О. Бланк [2], М.Д. Білик, В.Ю. Бабаєв [1], М.М. Василюк [3], О.Т. Євтух, Г.М. Калетнік, Л.О. Коваленко, Л. А. Костирко [4], Г.О. Крамаренко, Л.О. Лігоненко, Т.В. Момот, Г.В. Митрофанов, М.М. Нашкерська [5], О.О. Непочатенко, Н.М. Новікова, В.І. Пазинич, А.М. Поддєрьогін, Г.Б. Поляк, Л.Р. Прус [6], Г.В. Савицька, О.І. Сліпачук [7], В.М. Шелудько [8] та інші. Незважаючи на їх значну кількість, окремі проблеми управління дебіторською заборгованістю на підприємствах, залишаються не вирішеними. Зокрема, подальшого дослідження потребують питання управління дебіторською заборгованістю, на рівні оперативного планування кредитування споживачів продукції, робіт, послуг в межах кредитної політики підприємств, в тому числі і транспортних.

Метою статті є пошук шляхів підвищення ефективності кредитної політики вантажного автотранспортного підприємства, шляхом розробки моделі оперативного плану кредитування замовників транспортних послуг.

Виклад основного матеріалу. Кредитна політика, як складова фінансової політики автотранспортного підприємства в цілому, спрямована на збільшення обсягів реалізації послуг та оптимізацію дебіторської заборгованості підприємства. Тому, саме вона визначає порядок дій підприємства щодо комерційного кредитування замовників (покупців) і розробляється в межах управління дебіторською заборгованістю вантажного автотранспортного підприємства.

Кредитну політику підприємства визначають такі параметри:

- максимальний період інкасації (строк погашення дебіторської заборгованості);
- ліміти кредитування за строками у відсотках від очікуваного доходу;
- відсоток за комерційний кредит;
- знижка за умови попередньої оплати.

Кредитна політика розробляється на рік з розподілом по кварталах або на квартал з розподілом по місяцях. Параметри кредитної політики плануються аналітичним методом, виходячи із фактичних

обсягів доходів та структури дебіторської заборгованості за строками погашення, а також, враховуючи очікування щодо динаміки платоспроможності замовника транспортного засобу. Розробляється три варіанти кредитної політики: оптимістична, стала, песимістична.

Реалізується кредитна політика в процесі розробки оперативного плану надання транспортних послуг в послідовності, наведеній на рис. 1.

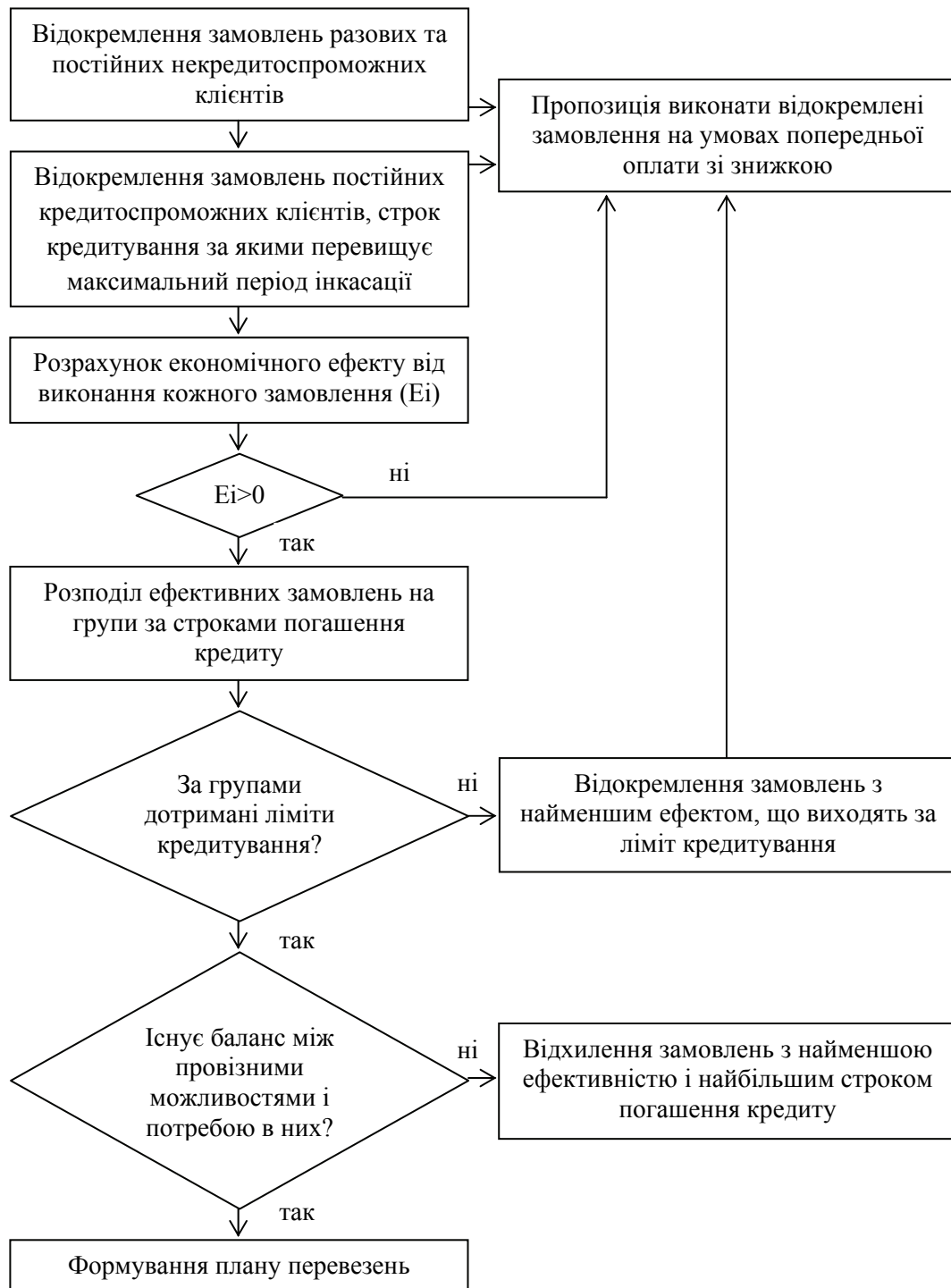


Рисунок 1 – Концептуальна модель розробки оперативного плану кредитування замовників

Перший етап розробки оперативного плану кредитування замовників вантажних автотранспортних послуг передбачає угруповання замовлень відповідно до класу кредитоспроможності підприємства, а саме:

- «А» – замовлення постійних споживачів із стійкою кредитоспроможністю;
- «Б» – замовлення постійних споживачів із прийнятною кредитоспроможністю;

- «В» – замовлення постійних споживачів із критичною кредитоспроможністю;
- «Г» – замовлення постійних споживачів із катастрофічною кредитоспроможністю;
- «Д» – замовлення випадкових споживачів.

При цьому, угруповання постійних замовників здійснюється за результатами аналізу їх фінансового стану, на підставі даних:

- аналізу майнового стану підприємства-замовника;
- оцінки його платоспроможності, фінансової стійкості, ділової та інвестиційної активності, а також ефективності господарської діяльності.

Крім того, враховуються такі фактори, як період роботи вантажного автотранспортного підприємства із споживачем (замовником) та період існування замовника на ринку.

Після цього, випадковим та постійним некредитоспроможним замовникам, пропонується надання вантажних автотранспортних послуг на умовах попередньої оплати із знижкою (на практиці до 20 % від загальної вартості транспортних послуг).

Замовленнях кредитоспроможних споживачів спочатку розглядаються на предмет строків погашення дебіторської заборгованості. Якщо, споживач не в змозі розрахуватися вчасно за замовленням, йому пропонується передоплата послуг зі знижкою. Якщо, споживач здатен розрахуватися на умовах наступної оплати за строк, що не перевищує максимальний період інкасації, необхідно розрахувати ефект від кожного такого замовлення.

Ефектом від виконання замовлення є сума перевищення економічних вигод від виконання замовлення над економічними втратами. Економічні вигоди включають:

- прибуток від виконання замовлення;
- відсотки за комерційний кредит.

Втратами являються:

- втрати від безнадійних боргів (відсоток від обсягу дебіторської заборгованості в залежності від кредитоспроможності замовника);
- відсотки за банківським кредитом, який необхідно залучати протягом періоду кредитування для покриття змінних витрат;
- витрати на обслуговування кредиту (відсоток від обсягу дебіторської заборгованості).

Для врахування втрат від безнадійних боргів, пропонується застосовувати шкалу визначення розміру безнадійної дебіторської заборгованості в залежності від класу кредитоспроможності підприємства-замовника, яка розроблена експертно-аналітичним методом (табл. 1):

Таблиця 1 – Шкала визначення розміру безнадійної дебіторської заборгованості

Клас кредитоспроможності	Характеристика рівня платоспроможності	Очікуваний відсоток безнадійних боргів, %
А	Висока	до 3 включно
Б	Достатня	від 4 до 10
В	Задовільна	від 11 до 30
Г	Незадовільна	від 31

У випадку коли ефект від виконання замовлення для вантажного автотранспортного підприємства буде позитивним – слід перейти до наступного етапу, який передбачає групування замовлень від постійних споживачів за критерієм дотримання ліміту кредитування. Ліміт кредитування кожне вантажне автотранспортне підприємство розраховує в індивідуальному порядку, базуючись на фактично отриманих доходах та структурі дебіторської заборгованості за строками погашення, в межах максимального періоду її інкасації (на сьогодні, строк погашення дебіторської заборгованості підприємствами в Україні, має не перевищувати 40 днів).

Тож, якщо вартість замовлення більша за встановлений ліміт, споживачам слід пропонувати послуги з вантажних перевезень на умовах передоплати із знижкою. Якщо вартість замовлення менша за залишок ліміту, воно може розглядатися автотранспортним підприємством на предмет включення до плану перевезень.

Останній, третій етап, передбачає співставлення провізних можливостей вантажного автотранспортного підприємства із обсягом отриманих замовлень від споживачів транспортних послуг:

- у випадку перевищення провізних можливостей підприємства над обсягом отриманих замовлень на здійснення вантажних перевезень, всі замовлення включаються у план перевезень транспортного підприємства;

- в протилежному випадку, підприємству доцільно вдатися до пошуку стороннього перевізника, для замовлень з найменшою ефективністю та найбільшим строком погашення дебіторської заборгованості. В результаті підприємство може очікувати на певний відсоток від вартості замовлення переданого сторонньому транспортному підприємству.

Висновки і пропозиції. Запропонована концептуальна модель розробки оперативного плану кредитування замовників вантажних автотранспортних підприємств в межах їх кредитної політики дозволить здійснювати диференційований підхід до споживачів транспортних послуг, забезпечить максимальну прибутковість вантажних перевезень, забезпечить найбільш повне та своєчасне надходження грошових коштів на поточні рахунки підприємства, створить передумови захисту підприємства від втрати ліквідності, шляхом зниження рівня ризику втрати платоспроможності. Проте, подальшого дослідження, потребують питання рефінансування дебіторської заборгованості вантажних автотранспортних підприємств.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Бабаєв В.Ю. Управління дебіторською заборгованістю підприємств / В.Ю. Бабаєв, І.О. Гальченко // Теорія та практика державного управління. – 2011. – №2 (33). – С. 203-209.
2. Бланк И.А. Финансовый менеджмент: Учебный курс. – 2-е изд. – К.: Эльга, Ника-Центр, 2006. – 656 с.
3. Василюк М.М. Механізм управління дебіторською заборгованістю в сучасних умовах господарювання / М.М. Василюк // Вісник Прикарпатського університету. – 2009. – №7. – С. 35-38.
4. Костирко Л.А. Формування кредитної політики підприємств в ринкових умовах / Л.А. Костирко // Економіка. Менеджмент. Підприємництво. – 2011. – №23 (II). – С. 35-46.
5. Нашкерська М. М. Управління дебіторською заборгованістю у структурі оборотного капіталу підприємства / М. М. Нашкерська // Вісник НУ «Львівська політехніка». – 2009. – № 4. – С.136-140.
6. Прус Л.Р. Управління дебіторською заборгованістю суб'єктів господарювання / Л.Р. Прус // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – №1. – Т.2. – С.126-131.
7. Сліпачук О. І. Управління дебіторською заборгованістю / О. І. Сліпачук // Контроль. – 2010. – № 1. – С.37-48.
8. Шелудько В. М. Фінансовий менеджмент: Підручник. – К.: Знання, 2013. – 375 с.

REFERENCES

1. Babaiev V.Yu., Galchenko I.O. Management of accounts receivable enterprises. Theory and Practice of Public Administration. 2011. No. 2(33). P. 203-209. (Ukr)
2. Blank I.A. Financial management. Kyiv: Elga, Nika-center. 2006. 656 p. (Rus)
3. Vasiluk M.M. A mechanism of management an account receivable is in the modern terms of menage. Announcer of the Prykarpattya university. 2009. No 7. P. 35-38. (Ukr)
4. Kostyrko L.A. Credit policy-making of enterprises in market economy. Economy. Management. Entrepreneurship. 2011. No. 23 (II). P. 35-46. (Ukr)
5. Nashkerska M. M. Management of account receivable in a structure of enterprises circulating capital. Visnyk of the NU «Lviv politekhnik». 2009. No. 4. P. 136–140. (Ukr)
6. Prus L.R. Management an account receivable of subjects of menage. Announcer of the Khmelnytsk National university. 2010. No. 1. P. 126-131. (Ukr)
7. Slipachuk O. I. Management of account receivable. Control. 2010. No 1. P.37-48. (Ukr)
8. Sheludiko V.M. Financial management. Kyiv: Znanya, 2013. 375 p. (Ukr)

РЕФЕРАТ

Масалітіна В.В. Кредитна політика вантажного автотранспортного підприємства та її реалізація / В.В. Масалітіна // Вісник Національного транспортного університету. — К.: НТУ, 2013. — Вип. 28.

В статті запропонована концептуальна модель розробки оперативного плану кредитування замовників транспортних послуг в межах кредитної політики транспортного підприємства.

Об'єкт дослідження – кредитна політика вантажного автотранспортного підприємства.

Мета дослідження – пошук шляхів підвищення ефективності кредитної політики вантажного автотранспортного підприємства, шляхом розробки моделі оперативного плану кредитування замовників транспортних послуг.

Метод дослідження – аналітично-узагальнюючий, для побудови концептуальної моделі розробки оперативного плану кредитування замовників, експертна оцінка для формування шкали визначення розміру безнадійної дебіторської заборгованості.

Значне зростання рівня дебіторської заборгованості більшості вантажних автотранспортних підприємств призвело до суттєвого погіршення їх фінансового стану. Така ситуація вимагає пошуку ефективних заходів щодо управління дебіторською заборгованістю, в межах кредитної політики підприємства. Розроблена концептуальна модель складання оперативного плану кредитування замовників вантажних автотранспортних підприємств в першу чергу дозволить здійснювати диференційований підхід до споживачів транспортних послуг, забезпечить своєчасне надходження грошових коштів на поточні рахунки підприємства та захистить від негативних наслідків ризику втрати платоспроможності.

Результати статті можуть бути упроваджені в фінансово-господарській діяльності вантажних автотранспортних підприємств.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – пошук ефективних методів рефінансування дебіторської заборгованості вантажних автотранспортних підприємств.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: КРЕДИТНА ПОЛІТИКА, ДЕБІТОРСЬКА ЗАБОРГОВАНІСТЬ, ФІНАНСОВИЙ СТАН, ІНКАСАЦІЯ, РИЗИК.

ABSTRACT

Masalitina V.V. Credit politics of a freight motor transport enterprise and her realization. Visnyk National Transport University. – Kyiv. National Transport University. 2013. – Vol. 28.

The paper proposes conceptual model of development of operative plan of crediting of customers of transport services is offered within the limits of credit politics of a transport enterprise.

Object of the study – credit politics of a freight motor transport enterprise.

Purpose of the study – search of ways of increase of efficiency of credit politics of a freight motor transport enterprise, by development of model of operative plan of crediting of customers of transport services.

Method of the study – analytically-summarizing, for the construction of conceptual model of development of operative plan of crediting of customers, expert estimation for forming of scale of determining size of hopeless account receivable.

The considerable increase of level of account receivable of most freight motor transport enterprises resulted in the substantial worsening them the financial state. Such situation requires the search of effective measures in relation to a management an account receivable, within the limits of credit politics of enterprise. The worked out conceptual model of stowage of operative plan of crediting of customers of freight motor transport enterprises first of all will allow to carry out the differentiated going near the consumers of transport services, will provide the timely receipt of monetary resources on the checking accounts of enterprise and will protect the losses of solvency from the negative consequences of risk. The results of the article can be inculcated in financially-economic activity of freight motor transport enterprises.

The results of the article can be incorporated in to the financially-economic activity of freight motor transport enterprises.

Forecast assumptions about the object of study – the search of effective methods of refunding of account receivable of freight motor transport enterprises

KEYWORDS: CREDIT POLICY, ACCOUNTS RECEIVABLE, FINANCIAL STATE, ENCASHMENT, RISK.

РЕФЕРАТ

Масалитина В.В. Кредитная политика грузового автотранспортного предприятия и ее реализация / В.В. Масалитина // Вестник Национального транспортного университета. – К.: НТУ, 2013. – Вип. 28.

В статье предложена концептуальная модель разработки оперативного плана кредитования заказчиков транспортных услуг в пределах кредитной политики транспортного предприятия.

Объект исследования – кредитная политика грузового автотранспортного предприятия.

Цель исследования – поиск путей повышения эффективности кредитной политики грузового автотранспортного предприятия, путем разработки модели оперативного плана кредитования заказчиков транспортных услуг.

Метод исследования – аналитически-обобщающий, для построения концептуальной модели разработки оперативного плана кредитования заказчиков, экспертная оценка для формирования шкалы определения размера безнадежной дебиторской задолженности.

Значительный рост уровня дебиторской задолженности большинства грузовых автотранспортных предприятий привел к существенному ухудшению их финансового состояния. Такая ситуация требует поиска эффективных мероприятий относительно управления дебиторской задолженностью в пределах кредитной политики предприятия. Разработанная концептуальная модель составления оперативного плана кредитования заказчиков грузовых автотранспортных предприятий, в первую очередь позволит осуществлять дифференцированный подход к потребителям транспортных услуг, обеспечит своевременное поступление денежных средств на текущие счета предприятия и защитит от негативных последствий риска потери платежеспособности.

Результаты статьи могут быть внедрены в финансово-хозяйственной деятельности грузовых автотранспортных предприятий.

Прогнозные предположения относительно развития объекта исследования – поиск эффективных методов рефинансирования дебиторской задолженности грузовых автотранспортных предприятий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: КРЕДИТНАЯ ПОЛИТИКА, ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ, ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ, ИНКАССАЦИЯ, РИСК.

АВТОРИ:

Масалітіна Вікторія Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри фінансів, обліку і аудиту, e-mail: masalitin@voliacable.com, тел. +380969201398, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1, к. 424.

AUTOR:

Masalitina Viktoria V., Ph.D, associate professor, National Transport University, associate professor department of finances, account and audit, e-mail: masalitin@voliacable.com, тел. +380969201398, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str. 1, of 424.

АВТОРЫ:

Масалитина Виктория Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры финансов, учёта и аудита, e-mail: masalitin@voliacable.com, тел. +380969201398, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 424.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Юхименко П.І., доктор економічних наук, професор, Білоцерківський інститут економіки та управління, професор кафедри фінансів, Біла церква, Україна.

Базиліук А.В., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри фінансів, обліку і аудиту, Київ, Україна.

REVIEWER:

Yukhimenko P.I, Economics (Dr.), professor, Bilotserkivskiy Institute of Economics and Management, professor, department of finance, Belaya Tserkov, Ukraine.

Bazyliuk A.V., Economics (Dr.), professor, National Transport University, professor, department of finance, accounting and auditing, Kyiv, Ukraine.