

УДК 330.526.33

О.І. Шаров, д-р екон. наук, доц.,
Ю.В. Дубей

Державний вищий навчальний заклад „Національний гірничий університет“, м. Дніпропетровськ, Україна,
e-mail: yuliya.dubey@gmail.com

ПРОБЛЕМИ УПРАВЛІННЯ ДЕБІТОРСЬКОЮ ЗАБОРГОВАНІСТЮ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

O.I. Sharov, Dr. Sci. (Econ.), Associate Professor,
Yu.V. Dubiei

State Higher Educational Institution “National Mining University”, Dnipropetrovsk, Ukraine, e-mail: yuliya.dubey@gmail.com

ACCOUNTS RECEIVABLE MANAGEMENT PROBLEMS AT MACHINE-BUILDING ENTERPRISES

Мета. Визначення проблем управління дебіторською заборгованістю машинобудівних підприємств, що займаються виробництвом залізничного рухомого складу, його ремонтом і технічним обслуговуванням, обґрунтування напрямів їх вирішення.

Методика. Систематизація показників стану дебіторської заборгованості, аналіз її динаміки та структури. Оцінка проблемної заборгованості й формування резерву сумнівних боргів.

Результати. Проаналізовано за п'ятирічний період динаміку та рівень дебіторської заборгованості машинобудівних підприємств, що займаються виробництвом залізничного рухомого складу, його ремонтом і технічним обслуговуванням, надано оцінку наявності простроченої та сумнівної дебіторської заборгованості. Діагностовано існуючі проблеми й обґрунтовано управлінські рішення, спрямовані на підвищення ефективності управління дебіторською заборгованістю підприємств.

Наукова новизна. Обґрунтування методичного підходу до розробки політики збуту машинобудівних підприємств, який, на відміну від існуючих, передбачає надання цінкових знижок під час реалізації продукції (послуг) на умовах попередньої оплати, диференціацію процентної ставки по комерційному кредиту залежно від його терміну, запровадження більш жорстких умов оцінки кредитоспроможності покупця.

Практична значимість. Реалізація запропонованих рекомендацій дозволить знизити рівень дебіторської заборгованості, змінити її структуру на користь зростання короткострокової частини, отримувати процентні доходи від дебіторської заборгованості, оформленої як комерційний кредит.

Ключові слова: *машинобудівні підприємства, залізничний рухомий склад, дебіторська заборгованість, управління*

Постановка проблеми та її зв'язок із найважливішими науковими та практичними завданнями. Однією з ознак фінансово-економічної кризи є криза платежів, що супроводжується зростанням взаємних зобов'язань підприємств і позначається на погіршенні їх фінансово-економічного стану. Зростання дебіторської заборгованості, збільшення середніх залишків виробничих запасів, незавершеного виробництва свідчить про недосконале управління ними й вимагає поліпшення роботи з постачальниками та дебіторами [1]. Близько половини оборотних коштів машинобудівних підприємств припадає на дебіторську заборгованість, що є важливим об'єктом управління економікою підприємства.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема управління дебіторською заборгованістю знаходиться у центрі уваги багатьох науковців. Так Сич О.А. причини неплатежів у машинобудівній галузі пов'язує зі специфікою фінансових проблем підприємств машинобудування, таких як: потреба у великих обсягах інвестицій, тривалий термін їх окупності; висока кредиторська й дебіторська заборгованість у підприємств, що здійснюють збут продукції (за невчасної оплати покупцями); складності фінансового плану-

вання, що пов'язані з необхідністю обліку операцій з початку виробництва до виготовлення продукції [2]. Мельник О.Г. розглядає дебіторську заборгованість у системі індикаторів полікритеріальної діагностики діяльності машинобудівних підприємств, що дає змогу всім суб'єктам оцінювання обрати репрезентативні індикатори та ідентичні методики їх розрахунку залежно від встановлених цілей [3]. Дослідивши ліквідність машинобудівних підприємств Луганського регіону, Заблоська І.В. робить висновок про її порушення [4]. Деякі підприємства комплексу мають недостатню кількість власних засобів для погашення поточних зобов'язань, не в змозі задовольнити вимоги за короткостроковими кредитами за умови своєчасних розрахунків із дебіторами, вчасно сплачувати по своїм зобов'язанням, нездатні розширювати свою виробничо-господарську діяльність. Аналогічний висновок щодо погіршення фінансового стану машинобудівної галузі Львівщини роблять Паранчук С.В., Лащик І.І. [5], оскільки значно зросли обсяги дебіторської та кредиторської заборгованості, особливо у машинобудівних підприємств з виробництва транспортних засобів і устаткування. Погоджуємося з Чумаковою Т.М., що значну роль у збільшенні збиткових підприємств у машинобудівному комплексі України відіграли дебітор-

ська та кредиторська заборгованість [6]. Грозний І.С. та Фархшатова О.В. висвітлюють передовий досвід донецької компанії “System Capital Management”, що управляє групою українських заводів вугільного машинобудування („Дружковський машзавод“, „Горлівський машинобудівник“), яка підсилила контроль над дебіторською заборгованістю з метою її максимально можливого скорочення; здійснює закупівлю сировини у суворій відповідності до затверджених виробничих планів заводів, а не „про запас“ [7].

Виділення невирішених раніше питань загальної проблеми. У науковій літературі проблема динаміки та рівня дебіторської заборгованості розглядається в контексті впливу на фінансовий стан машинобудівних підприємств і галузі в цілому на рівні окремих регіонів. Утім використання економічної інформації у процесі аналізу розрахунків з покупцями готової продукції, робіт, послуг машинобудівних підприємств може бути успішним лише за умов створення чіткої системи методів та видів оцінювання дебіторської заборгованості залежно від сформульованої мети проведення аналізу [8]. При цьому, ураховуючи багатогалузевий характер машинобудування, необхідно методику аналізу розрахунків диференціювати на рівні окремих його видів з метою обґрунтування ефективних управлінських рішень. З огляду на викладене вище, актуальним і недостатньо вирішеним науковим завданням є ідентифікація особливостей стану дебіторської заборгованості машинобудівних підприємств, що займаються виробництвом залізничного рухомого складу та його ремонтом і технічним обслуговуванням.

Формулювання цілей статті (постановка задач). Метою статті є визначення проблем управління дебі-

торською заборгованістю машинобудівних підприємств, що займаються виробництвом залізничного рухомого складу, його ремонтом і технічним обслуговуванням, обґрунтування напрямів їх вирішення. Відповідно до поставленої мети необхідно вирішити такі задачі: проаналізувати динаміку та рівень дебіторської заборгованості окресленої групи підприємств, наявність простроченої й сумнівної дебіторської заборгованості, обґрунтувати управлінські рішення, спрямовані на підвищення ефективності управління дебіторською заборгованістю.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Управління дебіторською заборгованістю (ДЗ) – це комплекс заходів, спрямованих на розширення обсягу реалізації продукції, оптимізацію загального розміру заборгованості та забезпечення своєчасної її інкасації [9]. Удосконалення управління дебіторською заборгованістю передбачає реалізацію наступних етапів управління: визначення розміру заборгованості за основними видами (строкова, прострочена, реструктуризована, за контрастами, за боржниками тощо), аналіз заборгованості в динаміці, розробка заходів інкасації та реструктуризації заборгованості, реалізація запропонованих заходів і контроль за їх виконанням, моніторинг підписаних угод з метою недопущення зростання заборгованості [10]. Об'єктом дослідження є сім підприємств, що займаються виробництвом залізничного рухомого складу та його ремонтом і технічним обслуговуванням, на підставі даних фінансової звітності за 2007–2011 рр., оприлюдненої на інформаційному порталі Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України (табл. 1).

Таблиця 1

Показники стану дебіторської заборгованості підприємств, що займаються виробництвом залізничного рухомого складу, його ремонтом і технічним обслуговуванням, протягом 2007–2011 рр. , [11]

Назва підприємства	Питома вага ДЗ в активах підприємств, %	Характер динаміки ДЗ	Наявність резерву сумнівних боргів	
			Кількість звітних дат	Суми боргів, тис. грн
Виробництво залізничного рухомого складу (код КВЕД 35.20.1)				
1. ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод“ (КВЗ)	3,75–23,20	скорочення, зростання, скорочення, зростання	Так, 4	від 205 до 6825
2. ВАТ „Стахановський вагонобудівний завод“ (СВЗ)	1,04–4,01	зростання, скорочення, зростання	Так, 2	від 0,1 до 11,0
3. ПАТ „Маріупольський завод важкого машинобудування“ (МЗВМ)	31,82–3,33	скорочення	Так, 6	від 29 до 3085
4. ПАТ „Дніпровагонмаш“ (ДВМ)	0,01–10,28	зростання-скорочення	Так, 5	від 1,0 до 1815,8
5. ПАТ „Луганськтепловоз“ (ЛТ)	1,23–10,77	скорочення, зростання, скорочення, зростання	Так, 6	від 271 до 1755
Ремонт і технічне обслуговування залізничного рухомого складу (код КВЕД 35.20.2)				
6. ВАТ „Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.“ (КЕЗ)	10,95–22,14	зростання	Так, 1	97
7. ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів“ (ДЗРБПВ)	1,81–21,75	зростання, скорочення	Так, 1	386

Протягом аналізованого періоду найвищий обсяг дебіторської заборгованості мало ПАТ „Маріупольський завод важкого машинобудування“ станом на 01.01.2007 р. в обсязі 396562 тис. грн, але це єдине підприємство, яке демонструвало сталу тенденцію до скорочення обсягу дебіторської заборгованості, що привело до зниження її частки в активах із 31,82 до 3,33%. Сталу тенденцію до зростання має дебіторська заборгованість ВАТ „Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.“, що збільшилася: по сумі – з 16671 до 40693 тис. грн, по питомій вазі – з 10,95 до 22,14%. Динаміка дебіторської заборгованості інших підприємств є хаотичною, що свідчить про недосконалість політики управління їх діяльністю збуту.

Усі підприємства мають досвід формування резерву сумнівних боргів. Згідно з П(С)БО 10 „Дебіторська заборгованість“, величина резерву сумнівних боргів визначається за одним із методів: застосування абсолютної суми сумнівної заборгованості; застосування коефіцієнта сумнівності. За методом застосування абсолютної суми сумнівної заборгованості величина резерву визначається на підставі аналізу платоспроможності окремих дебіторів. За методом застосування коефіцієнта сумнівності величина резерву розраховується

множенням суми залишку дебіторської заборгованості на початок періоду на коефіцієнт сумнівності. Визначена на основі класифікації дебіторської заборгованості величина сумнівних боргів на дату балансу становить залишок резерву сумнівних боргів на ту саму дату. Залишок резерву сумнівних боргів на дату балансу не може бути більшим, ніж сума дебіторської заборгованості на ту саму дату.

Найгірша ситуація на ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод“, ПАТ „Маріупольський завод важкого машинобудування“, ПАТ „Дніпровагонмаш“, ПАТ „Луганськтепловоз“, де максимальні суми резерву сумнівних боргів становили, відповідно, 6825; 3085; 1815,8; 1755 тис. грн. У табл. 2 наведено середню структуру дебіторської заборгованості за термінами. По досліджуванім підприємствам у середньорічному вимірі на дебіторську заборгованість із терміном погашення до 3 міс. припадає від 65,92% (ВАТ „Стахановський вагонобудівний завод“) до 80,7 % (ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод“). Найбільшу питому вагу на інтервалі з терміном погашення від 3 до 6 міс. має ВАТ „Стахановський вагонобудівний завод“ (20,88%) і ПАТ „Дніпровагонмаш“ (13,89%). Ці ж підприємства мають найбільшу частку на інтервалі від 6 міс. до 1 року – відповідно, 9,97 і 8,79%.

Таблиця 2

Середня структура дебіторської заборгованості досліджуваних підприємств протягом 2007–2011 рр., [11]

Назва підприємства	Усього	У т. ч. за строками не погашення, %					
		до 3 місяців	від 3 до 6 міс.	від 6 до 12 міс.	до 12 міс.	від 12 до 18 міс.	від 18 до 36 міс.
ВАТ „Крюківський вагонобудівний завод“	100,00	80,70	8,95	5,44	0,00	0,00	0,00
ВАТ „Стахановський вагонобудівний завод“	100,00	65,92	20,88	9,97	0,00	0,00	0,00
ПАТ „Маріупольський завод важкого машинобудування“	100,00	72,90	4,84	1,72	16,93	0,58	2,49
ПАТ „Дніпровагонмаш“	100,00	72,99	13,89	8,79	0,00	0,00	0,00
ПАТ „Луганськтепловоз“	100,00	77,24	0,75	0,18	19,02	0,24	0,55
ВАТ „Київський електровагоноремонтний завод ім. Січневого повстання 1918 р.“	100,00	73,88	6,11	0,01	20,00	0,00	0,00
ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів“	100,00	68,93	6,49	4,58	16,24	1,21	2,55

Станом на 01.01.2012 р. на інтервал від 18 до 36 міс. припадає, відповідно, 12,45 і 12,74% дебіторської заборгованості ПАТ „Маріупольський завод важкого машинобудування“ і ПАТ „Дніпропетровський завод з ремонту та будівництва пасажирських вагонів“. Наявність значної частки дебіторської заборгованості зі значними термінами погашення, що є непрацюючим активом, означає вивільнення капіталу з обороту підприємства, зменшує його доходи, негативно позначається на його фінансовому стані.

Висновки за даними дослідження. На основі проведеного дослідження отримано такі наукові висновки.

1. Динаміка дебіторської заборгованості досліджуваних підприємств протягом 5-річного періоду є різноспрямованою, що свідчить про несистемний характер проблем зі зростанням дебіторської заборгованості. Утім системними проблемами є: сумнівні борги машинобудівних підприємств за реалізовані (відремонтовані) об'єкти залізничного рухомого складу; наявність значної питомої ваги дебіторської заборгованості із терміном погашення більше 3 місяців аж до 36 місяців включно.

2. Для вирішення проблем управління дебіторською заборгованістю підприємств, що займаються

виробництвом залізничного рухомого складу, його ремонтом і технічним обслуговуванням, пропонується: використання факторингу для урегулювання сумнівної заборгованості, оформлення існуючої дебіторської заборгованості зі значними термінами погашення векселями на процентній основі; реалізація продукції на умовах комерційного кредиту з нарахуванням процентів, що стимулюватиме покупців скорочувати терміни користування кредитом, отриманим за плату.

3. Підприємствам доцільно зробити збутову політику більш гнучкою: надавати цінні знижки під час реалізації продукції (послуг) на умовах попередньої оплати, диференціювати процентну ставку по комерційному кредиту залежно від його терміну, запровадити більш жорсткі умови оцінки кредитоспроможності покупців. Реалізація запропонованих рекомендацій дозволить знизити рівень дебіторської заборгованості, змінити її структуру на користь зростання короткострокової частини, отримувати процентні доходи від дебіторської заборгованості, оформленої як комерційний кредит.

Перспективи подальших досліджень полягають в обґрунтуванні кредитної політики щодо покупців продукції (послуг) машинобудівних підприємств, які займаються виробництвом залізничного рухомого складу, його ремонтом і технічним обслуговуванням.

Список літератури / References

1. Бугай А.В. Формування та ефективне використання оборотних коштів на машинобудівних підприємствах: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / А.В. Бугай // Класич. приват. ун-т. – Запоріжжя, 2009. – 20 с.

Bugai, A.V. (2009), "Formation and effective utilization of turnover assets at machine building companies", Abstract of the Cand. Sci. (Econ.) dissertation, Economics and Company Management, Classic Private University, Zaporizhzhia, Ukraine.

2. Сич О.А. Формування сучасних механізмів фінансового планування на машинобудівних підприємствах / О.А. Сич, В.Б. Дзьоба // Вісник НЛТУ України. – 2011. – Вип. 21.01. – С. 274–284.

Sych, O.A. and Dzoba, V.B. (2011), "Formation of modern mechanisms of the financial planning at machine-building enterprises", *Naukovyi Visnyk NLTU Ukrainy*, no. 21.01. pp. 274–284.

3. Мельник О.Г. Система цілей полікритеріальної діагностики діяльності машинобудівних підприємств / О.Г. Мельник // Вісник Національного університету „Львівська політехніка“: серія Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – 2008. – № 624. – С. 55–61.

Melnyk, O.G. (2008), "The system of aims of polycriterial diagnostics of activity of machine-building enterprises", *Visnyk Natsionalnoho universytetu "Lvivska Polytekhnikha"*, Series Management and Enterprise in Ukraine: stages and problems of development, no. 624, pp. 55–61.

4. Заблудська І.В. Оцінка фінансового стану машинобудівного комплексу регіону / І.В. Заблудська, Т.М. Чумакова // Економіка та право. – 2010. – № 3(28). – С. 13–18.

Zablodska, I.V. and Chumakova, T.M. (2010), "An estimation of the financial state of machine-building complex of region", *Economika ta pravo*, no. 3 (28). pp. 13–18.

5. Паранчук С.В. Сучасний стан та тенденції розвитку галузі машинобудування у Львівській області / С.В. Паранчук, І.І. Лашчик // Науковий вісник НЛТУ України. – 2010. – Вип. 20.3. – С. 93–103.

Paranchuk, S.V. and Lashchuk, I.I. (2010), "Modern state and progress of machine-building industry in Lviv oblast", *Naukovyi Visnyk NLTU Ukrainy*, no. 20.3. pp. 93–103.

6. Чумакова Т.М. Аналіз сучасного стану машинобудівного комплексу України [Електронний ресурс] / Т.М. Чумакова // Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. – 2010. – № 11. – Ч.2. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/vsunu/2010_11_2/Chumakova.pdf>

Chumakova, T.M. (2010), "An analysis of the modern state of machine-building complex of Ukraine", *Visnyk Shidnoukrainskoho natsionalnoho universytetu imeni V. Dahl*, no.11. Part. 2, available at: http://www.nbu.gov.ua/portal/socgum/vsunu/2010_11_2/Chumakova.pdf

7. Грозний І.С. Стан розвитку підприємств машинобудування в сучасних умовах / І.С. Грозний, О.В. Фархшатова // Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки і управління. – 2010. – Вип. 1 (5). – С. 105–116.

Groznyi, I.S. and Farkhshatova, O.V. (2010), "Development of machine-building enterprises in modern terms", *Naukovyi Visnyk Chernihivskoho derzhavnoho instytutu ekonomiky i upravlinnia*, no. 1(5), pp. 105–116.

8. Кузнецова С.А. Облік та аналіз дебіторської заборгованості в умовах антикризового регулювання стану підприємств (на прикладі машинобудівних підприємств Запорізької області): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.04 / С.А. Кузнецова // Терноп. акад. нар. госп-ва. – Тернопіль, 2002. – 23 с.

Kuznetsova, S.A. (2002), "Accounting and the analysis of accounts receivable in the conditions of crisis management at enterprises (on the example of machine-building enterprises of Zaporozhye region)", Abstract of the Cand. Sci. (Econ.) dissertation, Accounting, Analysis and Audit, Ternopil Academy of Economy, Ternopil, Ukraine.

9. Гужавіна І.В. Методи управління фінансово-господарською діяльністю підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.01 / І.В. Гужавіна // Приазов. держ. техн. ун-т. – Маріуполь, 2006. – 20 с.

Guzhavina, I.V. (2005), "Management methods of financial and economic activities of an enterprise", Ab-

stract of the Cand. Sci. (Econ.) dissertation, Specialty 08.06.01 Priazovsky State Technical University, Mariupol, Ukraine.

10. Иванов В.К. Управление платоспроможністю промислового підприємства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / В.К. Иванов // Приазов. держ. техн. ун-т. – Маріуполь, 2010. – 20 с.

Ivanov, V.K. (2010), "Management of industrial enterprise solvency", Abstract of the Cand. Sci. (Econ.) dissertation, Economics and Management of Enterprises, Priazovsky State Technical University, Mariupol, Ukraine.

11. Бази даних емітентів цінних паперів Агентства з розвитку інфраструктури фондового ринку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.smida.gov.ua/db/emitent>

Databases securities issuers Development Agency securities market infrastructure [The electronic resource]. – Access mode: <http://www.smida.gov.ua/db/emitent>

Цель. Определение проблем управления дебиторской задолженностью машиностроительных предприятий, которые занимаются производством железнодорожного подвижного состава, его ремонтом и техническим обслуживанием, и обоснование направлений их решения.

Методика. Систематизация показателей состояния дебиторской задолженности, анализ ее динамики и структуры. Оценка проблемной задолженности и формирования резерва сомнительных долгов.

Результаты. Проанализирована за пятилетний период динамика и уровень дебиторской задолженности машиностроительных предприятий, которые занимаются производством железнодорожного подвижного состава, его ремонтом и техническим обслуживанием, дана оценка наличия просроченной и сомнительной дебиторской задолженности. Диагностированы существующие проблемы и обоснованы управленческие решения, направленные на повышение эффективности управления дебиторской задолженностью предприятий.

Научная новизна. Обоснование методического подхода к разработке политики сбыта машиностроительных предприятий, который, в отличие от существующих, предусматривает предоставление ценовых скидок во время реализации продукции (услуг) на условиях предварительной оплаты, дифференциацию процентной ставки по коммерческому

кредиту в зависимости от его срока, ввода более жестких условий оценки кредитоспособности покупателей.

Практическая значимость. Реализация предложенных рекомендаций позволит снизить уровень дебиторской задолженности, изменить ее структуру в пользу роста краткосрочной части, получать процентные доходы от дебиторской задолженности, оформленной как коммерческий кредит.

Ключевые слова: *машиностроительные предприятия, железнодорожный подвижной состав, дебиторская задолженность, управление*

Purpose. To determine the accounts receivable management problems of machine-building enterprises which produce and repair the railway rolling stock, and provide its technical service, and to find the ways of their solution.

Methodology. The research methods included systematization of modern state of accounts receivable, analysis of its dynamics and structure, and estimation of the problem debt and the reserve of problem debts formation.

Findings. The dynamics and level of accounts receivable of machine-building enterprises occupied in the production of railway rolling stock, its repair and technical service has been analyzed for five-year period. The presence of overdue and problem accounts receivable has been estimated. The existent problems have been determined and administrative decisions raising the efficiency of the accounts receivable management at enterprises have been substantiated.

Originality. The methodical approach to development of sale policy of machine-building enterprises has been grounded. In contrast to the existing it provides for price discounts during realization of products (services) on the terms of previous payment, differentiation of percent rate on a trade credit depending on its term, introduction of more hard criteria for customers' solvency estimation.

Practical value. The realization of the offered recommendations allows us to reduce the level of accounts receivable, change its structure by increasing its short-term part, and to get interest from the accounts receivable executed as a trade credit.

Keywords: *machine-building enterprise, railway rolling stock, accounts receivable, management*

Рекомендовано до публікації докт. екон. наук Т.Д. Косовою. Дата надходження рукопису 21.12.12.