

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

Дубровська Євгенія Володимирівна

УДК 656.073:658.153

**УПРАВЛІННЯ ДЕБІТОРСЬКОЮ ЗАБОРГОВАНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ
ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

**Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук**

Харків – 2010

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Харківському державному технічному університеті будівництва та архітектури Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: кандидат економічних наук, доцент
Смачило Валентина Володимирівна,
Харківський державний технічний університет
будівництва та архітектури,
доцент кафедри економіки.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Шинкаренко Володимир Григорович,
Харківський національний
автомобільно-дорожній університет,
завідувач кафедри менеджменту;

кандидат економічних наук, професор
Чеснакова Людмила Станіславівна,
Національний транспортний університет,
професор кафедри менеджменту.

Захист відбудеться «11» лютого 2011р. о 15³⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7.

Автореферат розісланий «10» січня 2011 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. У сучасних умовах для багатьох вітчизняних підприємств вантажного автотранспорту типовим наслідком кризових явищ їх економічного розвитку є гостра нестача оборотних коштів, яка супроводжується низьким та нерациональним рівнем їх використання. Тому дослідження системи управління дебіторською заборгованістю як важливого чинника підвищення ефективності формування та використання оборотних коштів підприємств вантажного автотранспорту набуває особливої актуальності, оскільки, у зв'язку з трансформацією економіки України, вітчизняні підприємства вантажного автотранспорту виявилися неспроможними ефективно управляти дебіторською заборгованістю, що спричиняє кризу взаємонеplateжів.

Теоретичні та методологічні засади управління дебіторською заборгованістю розглядалися у наукових працях вітчизняних та зарубіжних вчених. Так, у роботах Ю. Бригхема, Дж. К. Ван Хорна, Є. Нікбахта, С. Росса та Дж. К. Шима достатньо комплексно висвітлені питання в царині цієї проблематики, але вони неповною мірою відповідають реаліям постсоціалістичних країн та потребують вдосконалення відповідно до умов сучасної економіки України. Дослідження вітчизняних учених: І.О. Бланка, Н.О. Власової, Л.О. Лігоненко, Н.М. Новікової, Г.А. Семенова, М.М. Уткіної, В.В. Храпкіної, Н.В. Чебанової, Л.В. Черненко, Л.С. Чеснакової, В.Г. Шинкаренка – є вагомим внеском як у теорію, так і в практику управління дебіторською заборгованістю підприємства. Незважаючи на наявність чималої кількості наукових розробок з вищезазначеної проблематики, аналіз напрацювань зарубіжних і вітчизняних фахівців дозволяє зробити висновок про існування проблеми, пов'язаної з відсутністю теоретичних та методичних підходів до формування диференційованої кредитної політики, інкасації дебіторської заборгованості, оцінки кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів.

Актуальність, науково-теоретична та практична значущість зазначених проблем зумовили вибір теми дисертаційного дослідження та цільову спрямованість дисертації.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано в межах тематичної науково-дослідної роботи кафедри економіки Харківського державного технічного університету будівництва та архітектури за темою: «Діагностика фінансового стану в аспекті управління дебіторською заборгованістю підприємства» (державний реєстраційний номер 0109U007845).

Мета і завдання дослідження. Мета дисертаційного дослідження полягає у розвитку теоретичних положень та розробці науково-методичних рекомендацій щодо управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту.

Досягнення поставленої мети дослідження зумовило необхідність вирішення наступних завдань:

- визначити економічну сутність поняття «дебіторська заборгованість» та удосконалити класифікацію дебіторської заборгованості;
- встановити характер взаємозв'язку понять «управління дебіторською заборгованістю» та «керуваність дебіторської заборгованості»;

- систематизувати методи управління дебіторською заборгованістю й обґрунтувати їх пріоритетність на підприємствах вантажного автотранспорту;
- розробити багатокритеріальну систему оцінювання керованості дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту;
- сформувати механізм формування кредитної політики підприємств вантажного автотранспорту;
- удосконалити методичні основи оцінки кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів;
- розробити методичний підхід до інкасації дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту.

Об'єктом дослідження є процес управління дебіторською заборгованістю підприємств.

Предметом дослідження є теоретико-методичні основи управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту.

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною базою наукового дослідження є матеріали науково-практичних конференцій, монографії та науково-аналітичні статті вітчизняних та зарубіжних авторів з проблематики управління дебіторською заборгованістю. Емпіричною та фактологічною базою дисертаційної роботи є нормативно-правові акти України, статистичні дані Держкомстату України та Харківської області, матеріали експертного оцінювання фахівцями підприємств вантажного автотранспорту, ресурси мережі Інтернет.

Вирішення поставлених у дисертаційному дослідженні завдань здійснено з використанням сучасних загальнонаукових та спеціальних методів: *логіко-теоретичного узагальнення, системного аналізу, індукції та дедукції* – для визначення економічної сутності поняття «дебіторська заборгованість»; встановлення характеру взаємозв'язку понять «управління дебіторською заборгованістю» та «керованість дебіторської заборгованості»; *класифікації* – для систематизації методів управління дебіторською заборгованістю; систематизації видів дебіторської заборгованості й удосконалення її класифікації; *економіко-статистичного аналізу* – для аналізу та систематизації економічних процесів формування, погашення й ефективності управління дебіторською заборгованістю на підприємствах вантажного автотранспорту; *аналізу ієрархій* – для обґрунтування пріоритетності методів управління дебіторською заборгованістю на підприємствах вантажного автотранспорту; *рангів* – для визначення пріоритетності критеріїв керованості дебіторської заборгованості й вагових коефіцієнтів інтегрального показника керованості; *математичного моделювання* – для моделювання наслідків реалізації кредитної політики; *абстрактно-логічний* – для здійснення теоретичних узагальнень, формування висновків і рекомендацій. Обробка даних здійснювалася з використанням сучасних комп'ютерних технологій.

Наукова новизна одержаних результатів дисертаційного дослідження полягає в розвитку та уточненні теоретичних положень, розробці науково-методичних рекомендацій щодо управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту. Основні теоретичні та практичні результати, що визначають наукову новизну дисертаційного дослідження, полягають у наступному:

удосконалено:

багатокритеріальну систему оцінювання керованості дебіторської заборгованості, що, на відміну від існуючих, ґрунтується на відокремлених та обґрунтованих критеріях й забезпечує однозначність оцінки завдяки розрахунку інтегрального показника керованості дебіторської заборгованості, який об'єднує всі критерії в їх взаємозв'язку;

механізм формування диференційованої кредитної політики, який, на відміну від існуючих, є синтезом структурованих параметрів ефективного планування, регулювання, контролю, раціональної організації взаємовідносин із замовниками вантажних автотранспортних послуг щодо зворотного руху грошових коштів та відповідного методичного інструментарію, що диференційований за типами кредитної політики на засадах керованості дебіторської заборгованості;

методичні основи оцінки кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів, що, на відміну від існуючих, базуються на комплексному аналізі кількісних й якісних параметрів кредитоспроможності та забезпечують однозначну інтерпретацію одержаних результатів на основі диференційованої шкали інтервальних значень класів кредитоспроможності (в залежності від наявності або відсутності фінансової звітності);

методичний підхід до інкасації дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту, що, на відміну від існуючих, являє собою чіткий алгоритм, який ґрунтується на засадах керованості дебіторської заборгованості та ієрархічній моделі методів управління дебіторською заборгованістю;

дістало подальший розвиток:

категоріальний апарат, пов'язаний із проблематикою управління дебіторською заборгованістю, зокрема, уточнено та поглиблено сутність таких понять: «управління дебіторською заборгованістю», «керованість дебіторської заборгованості» за рахунок встановлення взаємозв'язку між ними;

класифікація дебіторської заборгованості на підставі введення додаткових класифікаційних ознак: керованість дебіторської заборгованості, доцільність надання відстрочки платежу.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості використання розроблених методичних рекомендацій щодо управління дебіторською заборгованістю підприємствами вантажного автотранспорту, що дозволяє вдосконалити процес управління та підвищити його ефективність. Результати дослідження, які мають прикладний характер, були впроваджені на підприємствах вантажного автотранспорту: ЗАТ «Харківська автобаза №2» (довідка № 09-05-10 від 11.05.2010); ВАТ «Хлібний автопарк» (довідка № 132 від 04.06.2010); ЗАТ «АТП 16361» (довідка № 77 від 07.06.2010).

Викладені в дисертації теоретичні та методичні положення використовуються в процесі викладання дисциплін «Менеджмент», «Фінансовий менеджмент» і «Економіка підприємства» у Харківському державному технічному університеті будівництва та архітектури на кафедрі економіки (довідка № 07/1738 від 29.09.2010).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримані

особисто автором. Із наукових публікацій у співавторстві в дисертації використано лише ті ідеї і положення, які є результатом власної роботи дисертанта. Особистий внесок здобувача у праці [1], опублікованій у співавторстві, зазначено у списку публікацій за темою дисертації.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та результати досліджень, які викладено в дисертації, доповідались, обговорювались та отримали підтримку на: Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств» (м. Харків, 2009р.); Науково-практичній конференції «Шлях України до економічної безпеки» (м. Харків, 2009р.); Міжвузівській науково-практичній конференції «Регіональна політика: напрями її реалізації в Україні» (м. Харків, 2009р.); III Міжнародній науково-практичній конференції «Ефективність бізнесу в умовах трансформаційної економіки» (м. Сімферополь, 2009р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Проблеми розвитку ринку фінансових послуг в Україні» (м. Харків, 2009р.); Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Інноваційно-інвестиційна модель розвитку національної економіки» (м. Донецьк, 2010р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Актуальні проблеми розвитку харчових виробництв, ресторанного господарства і торгівлі» (м. Харків, 2010р.); VI Науково-практичній міжнародній конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (смт. Коктебель, 2010р.).

Публікації. Основні положення й результати дисертаційного дослідження опубліковано у 19 наукових працях, зокрема, 11 – у фахових виданнях, затверджених ВАК України, та у 8 тезах доповідей на наукових конференціях. Загальний обсяг складає 5,39 друк. арк., з яких 4,967 друк. арк. належить особисто автору.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків, списку використаних джерел. Повний обсяг дисертаційної роботи 259 сторінок машинописного тексту, з них 181 сторінка основного тексту, 32 таблиці на 8 сторінках, 11 рисунків на 4 сторінках, 20 додатків на 45 сторінках, список використаних джерел із 194 найменувань на 21 сторінці.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет і методи дослідження, відображено основні положення наукової новизни, практичну значимість одержаних результатів дослідження.

У першому розділі «**Теоретичні основи управління дебіторською заборгованістю підприємств**» уточнено поняття «дебіторська заборгованість» та «управління дебіторською заборгованістю», удосконалено класифікацію дебіторської заборгованості, досліджено теоретичні основи процесу управління дебіторською заборгованістю, обґрунтовано сутність та доцільність використання поняття «керуваність дебіторської заборгованості», систематизовано методи управління дебіторською заборгованістю.

Багатогранність дефініцій поняття «дебіторська заборгованість» дозволила виділити чотири підходи щодо визначення даного поняття, які є не

взаємовиключними, а доповнюючими один одного. На основі логічного синтезу наукових точок зору представлено авторське бачення щодо визначення поняття «дебіторська заборгованість», під якою пропонуємо розуміти неоплачені юридичними та фізичними особами послуги з транспортування вантажів та/або вилучені кошти з кругообігу підприємства, що мають документальне підтвердження, яке надає право на отримання боргу в вигляді грошових коштів, їх еквівалентів або інших активів.

З метою підвищення ефективності управління дебіторською заборгованістю вдосконалено її класифікацію шляхом розмежування її за чотирма підходами й доповнено наступними класифікаційними ознаками: в залежності від керованості (дозволить визначити ступінь та здатність реагування об'єкта управління на управлінський вплив); в залежності від доцільності надання відстрочки платежу (дозволить встановити конститутивні пріоритети, що відповідають цілям та завданням підприємства, щодо можливості збільшення обсягу послуг з транспортування вантажів або доцільності мінімізації кредитного ризику).

У результаті дослідження етимології понять «управління» та «керованість» встановлено взаємозв'язок між ними: управління – це вплив, а керованість – реагування, тобто інтегральна характеристика ефективності управління, що дозволило уникнути субституцій їх змісту в царині управління дебіторською заборгованістю. За рахунок елімінації принципових розбіжностей між цими поняттями сформульовано власну наукову позицію щодо дефініції поняття «керованість дебіторської заборгованості», під якою пропонуємо розуміти здатність дебіторської заборгованості як об'єкта управління позитивно та адекватно реагувати на вплив керуючої системи, з метою досягнення бажаного стану, тобто можливість дебіторської заборгованості своєчасно бути конверсованою в більш ліквідні оборотні активи під впливом дієвих механізмів управління нею. На основі консеквентного синтезу досліджених дефініцій поняття «управління дебіторською заборгованістю» запропоновано визначити як цілеспрямований процес забезпечення керованості дебіторської заборгованості, який здійснюється на основі аналізу, планування, організації та контролю її стану.

Запропоновано власне бачення класифікації методів управління дебіторською заборгованістю, яка передбачає їх поділ залежно від функціонального призначення. Це дозволило систематизувати методи управління дебіторською заборгованістю в розрізі двох найважливіших напрямів: досудове врегулювання та її стягнення в судовому порядку.

У другому розділі **«Аналіз ефективності управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту»** проаналізовано процеси формування, погашення дебіторської заборгованості та ефективності управління нею на підприємствах вантажного автотранспорту, обґрунтовано пріоритетність методів управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту.

Ґрунтуючись на статистичному аналізі ефективності фактичного рівня управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту можна констатувати, що середньозважена дебіторська заборгованість становила 6,88 тис.грн, що є наслідком високої концентрації дебіторської заборгованості у розмірі до 4 тис.грн. Це засвідчує значення моди та медіани (1,71 та 3,13 тис.грн. відповідно).

Згідно із значенням коефіцієнта Пірсона асиметрія сукупності заборгованості дебіторів є правосторонньою та вказує на помірну асиметричність сукупності. Звідси витікає, що розподіл дебіторської заборгованості підпадає поясненню в межах нормального ймовірнісного закону, що, в свою чергу, дозволяє оцінити ступінь передбачуваності поведінки дебіторів, тобто їх керованості. Високе значення середньоквадратичного відхилення (17,76 тис.грн) засвідчує про значний діапазон значень дебіторської заборгованості та вказує на ризикованість під час вирішення проблеми стягнення її простроченої частини. Непомірно високий рівень коефіцієнта варіації (258,31%) характеризує неоднорідність сукупності дебіторів та незначний ступінь їх керованості. Значення коефіцієнта концентрації Джині (0,5) вказує на значний ступінь відхилення фактичного обсягу дебіторської заборгованості від лінії її рівномірного розподілу, оскільки більша частина заборгованості концентрується в домінуючій групі, що складає 19% (значення коефіцієнта Херфендаля).

Виявлення закономірностей за допомогою статистичних методів аналізу засвідчує про ризикованість та низьку ефективність управління дебіторською заборгованістю на підприємствах вантажного автотранспорту, підкреслює нагальність подолання затяжної, глибокої кризи неплатежів й доцільність вдосконалення механізму управління нею.

Формування механізму управління дебіторською заборгованістю неможливе без вирішення проблеми вибору найбільш оптимальних та ефективних методів управління нею. Застосування формалізованого апарату методу аналізу ієрархій дозволило побудувати ієрархічну модель методів управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту (рис.1).



Рис. 1. Ієрархічна модель методів управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту

У третьому розділі «Формування механізму управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту» розроблено багатокритеріальну систему оцінювання рівня керованості дебіторської заборгованості, запропоновано механізм формування диференційованої кредитної

політики, розроблено методичні основи оцінки кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів, сформовано методичний підхід до інкасації дебіторської заборгованості.

Визначено, що механізм управління дебіторською заборгованістю доцільно формувати в розрізі кредитної політики та інкасації дебіторської заборгованості, оскільки основна мета управління дебіторською заборгованістю поєднує у собі дві діаметрально протилежні, але взаємопов'язані системи завдань: маркетингові та фінансово-управлінські. В якості важливого чинника підвищення ефективності інкасації дебіторської заборгованості розроблено багатокритеріальну систему оцінювання керованості дебіторської заборгованості, що дозволяє визначити здатність керованої системи реагувати на керуючий вплив та сприяє аудієнції обґрунтованих управлінських рішень (табл. 1).

Таблиця 1

Багатокритеріальна система оцінювання керованості дебіторської заборгованості

Критерії керованості		Види керованості дебіторської заборгованості			
		Керована			Некерована
		Рівні керованості			
		<i>Високий</i>	<i>Середній</i>	<i>Низький</i>	
		Бальна система оцінки			
		[7,75 - 10]	[5,5 - 7,75)	[3,25 - 5,5)	[1,0 - 3,25)
(K_1)	Вірогідність погашення (p)	0,7 – 1,0	0,4 – 0,7	0,1 – 0,4	0 – 0,1
		$K_1: 0,7 \leq p \leq 1,0$	$K_1: 0,4 \leq p < 0,7$	$K_1: 0,1 \leq p < 0,4$	$K_1: 0 \leq p < 0,1$
(K_2)	Строк позовної давності (T)	Термін сплати не настав	Прострочення від 30 до 365 днів	Прострочення від 365 днів до 3 років	Більше 3 років
		$K_2: 0 \leq T \leq 30$	$K_2: 30 < T \leq 365$	$K_2: 365 < T \leq 1095$	$K_2: T > 1095$
(K_3)	Порушення договірних умов (D)	Не порушено	Незначні порушення	Значні порушення	Повністю порушено
		$K_3: D = D_{норм}$	$K_3: D \leq D_{норм}$	$K_3: D < D_{норм}$	$K_3: D \neq D_{норм}$
(K_4)	Забезпеченість дебіторської заборгованості (Z)	Забезпечена гарантією банку, порукою, страхуванням	Забезпечена векселем (тратта) або заставою майна дебітора	Забезпечена простим векселем (соло)	Незабезпечена
		$K_4: Z = Z_{max}$	$K_4: Z \leq Z_{max}$	$K_4: Z = Z_{min}$	$K_4: Z \neq Z_{max}$
(K_5)	Клас кредитоспроможності (R)	А	Б	В	Г, Д
		$K_5: R = A$	$K_5: R = Б$	$K_5: R = В$	$K_5: R = Г, Д$

Для виключення дублювання окремих критеріїв визначено інтегральний показник керованості дебіторської заборгованості, який, на основі розподілу зони можливих значень інтегрального показника керованості на інтервали, забезпечує адекватність та однозначність оцінки керованості дебіторської заборгованості та дозволяє оцінити здатність керованої системи реагувати на управлінський вплив.

Таким чином, оцінка керованості дебіторської заборгованості може бути здійснена за наступним інтегральним показником керованості з урахуванням вагомості кожного критерію:

$$K_{int} = 0,207 K_1 + 0,327 K_2 + 0,267 K_3 + 0,073 K_4 + 0,126 K_5. \quad (1)$$

Встановлено, що високий рівень дебіторської заборгованості забезпечується, якщо $K_{int} \in [7,75 - 10]$, середній рівень керованості дебіторської заборгованості має місце, за умови, якщо $K_{int} \in [5,5 - 7,75]$, низький рівень керованості встановлюється,

якщо $K_{int} \in [3,25 - 5,5)$ й дебіторська заборгованість втрачає керованість у випадку, коли $K_{int} \in [1,0 - 3,25)$.

Структурування процесу формування кредитної політики дозволило розробити диференційовану кредитну політику в залежності від її типу, що базується на засадах керованості дебіторської заборгованості (табл. 2) та дозволяє планувати, регулювати, контролювати, раціонально організовувати взаємовідносини з замовниками вантажних автотранспортних послуг щодо зворотного руху грошових коштів та сприяє раціональному й найбільш повному використанню провізних можливостей рухомого складу підприємств вантажного автотранспорту.

Таблиця 2

Механізм формування диференційованої кредитної політики підприємств вантажного автотранспорту

Типи кредитної політики		
Консервативний	Поміркований	Агресивний
1	2	3
1 Визначення можливої суми оборотного капіталу, спрямованої в дебіторську заборгованість, її порівняння з нормативною та встановлення обсягу послуг з транспортування вантажів на умовах відстрочки платежу з урахуванням коефіцієнта використання провізної спроможності підприємства вантажного автотранспорту, тис.грн.		
$OP_{кр} = (1 - K_{в.п.с.}) * P_c * T$		
$OK_{дз}^{конс} = \frac{OP_{кр}^{конс} * K_{н.с./м} * (\overline{ПНК} + \overline{ПП})}{360}$ $OK_{дз}^{конс} \leq OK_{дз}^н$ $OP_{кр}^{конс} = \frac{OP_{кр} * Ч_{дз,кер1}}{100}$	$OK_{дз}^{ном} = \frac{OP_{кр}^{ном} * K_{н.с./м} * (\overline{ПНК} + \overline{ПП})}{360}$ $OK_{дз}^{ном} \leq OK_{дз}^н$ $OP_{кр}^{ном} = \frac{OP_{кр} * (Ч_{дз,кер1} + Ч_{дз,кер2})}{100}$	$OK_{дз}^{агр} = \frac{OP_{кр}^{агр} * K_{н.с./м} * (\overline{ПНК} + \overline{ПП})}{360}$ $OK_{дз}^{агр} \leq OK_{дз}^н$ $OP_{кр}^{агр} = \frac{OP_{кр} * Ч_{дз,кер}}{100}$
2 Формування системи кредитних умов:		
2.1. Строк надання кредиту, дні		
$T_{кр}^{конс} = \overline{ПП}$	$T_{кр}^{ном} = \frac{\overline{ПНК}}{2} + \overline{ПП}$	$T_{кр}^{агр} = \overline{ПНК} + \overline{ПП}$
2.2 Розмір надання кредиту, тис.грн.		
$P_{кр}^{конс} = \frac{OP_{кр}^{конс}}{\overline{V}}$	$P_{кр}^{ном} = \frac{OP_{кр}^{ном}}{\overline{V}}$	$P_{кр}^{агр} = \frac{OP_{кр}^{агр}}{\overline{V}}$
2.3 Вартість кредиту, %		
$Z_{конс} = \frac{C * (T_{кр}^{конс} - m^{конс})}{360}$ « $Z^{конс}/m^{конс}$ брутто $T_{кр}^{конс}$ »	$Z_{ном} = \frac{C * (T_{кр}^{ном} - m^{ном})}{360}$ « $Z^{ном}/m^{ном}$ брутто $T_{кр}^{ном}$ »	$Z_{агр} = \frac{C * (T_{кр}^{агр} - m^{агр})}{360}$ « $Z^{агр}/m^{агр}$ брутто $T_{кр}^{агр}$ »
2.4. Умови страхування		
Гарантія банку, порука, страхування кредитних ризиків, застава, завдаток, новація боргу в боргове зобов'язання	Гарантія банку, застава, порука, завдаток, страхування кредитних ризиків	Гарантія банку, порука, застава
3 Формування стандартів оцінки замовників та диференціація умов надання кредитів:		
3.1 Формування та експертиза інформаційної бази проведення оцінки кредитоспроможності замовників		
Інформаційна база: надається безпосередньо замовником та збирається із зовнішніх джерел		Інформаційна база надається безпосередньо замовником
3.2 Оцінка кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів		
3.3 Групування замовників за рівнем кредитоспроможності, класи (А, Б, В, Г, Д)		
3.4 Диференціація кредитних умов згідно з рівнем кредитоспроможності замовників		
3.4.1 Строк надання кредиту згідно з рівнем кредитоспроможності замовників, дні:		
$T_{кр}^{конс} А = \frac{T_{кр}^{конс} * Ч_{дз,кер}}{100}$	$T_{кр}^{ном} А = \frac{T_{кр}^{ном} * Ч_{дз,кер}}{100}$	$T_{кр}^{агр} А = \frac{T_{кр}^{агр} * Ч_{дз,кер}}{100}$
$T_{кр}^{конс} Б = \frac{T_{кр}^{конс} * (Ч_{дз,кер1} + Ч_{дз,кер2})}{100}$	$T_{кр}^{ном} Б = \frac{T_{кр}^{ном} * (Ч_{дз,кер1} + Ч_{дз,кер2})}{100}$	$T_{кр}^{агр} Б = \frac{T_{кр}^{агр} * (Ч_{дз,кер1} + Ч_{дз,кер2})}{100}$

1	2	3
$T_{кр}^{конс} B = \frac{T_{кр}^{конс} * Ч_{дз\ кер\ 1}}{100}$	$T_{кр}^{ном} B = \frac{T_{кр}^{ном} * Ч_{дз\ кер\ 1}}{100}$	$T_{кр}^{азр} B = \frac{T_{кр}^{азр} * Ч_{дз\ кер\ 1}}{100}$
$T_{кр}^{конс} \Gamma = 0$	$T_{кр}^{ном} \Gamma = 0$	$T_{кр}^{азр} \Gamma = \frac{T_{кр}^{азр} * Ч_{дз\ некер}}{100}$
$T_{кр}^{конс} Д = 0$	$T_{кр}^{ном} Д = 0$	$T_{кр}^{азр} Д = 0$
3.4.2 Розмір надання кредиту згідно з рівнем кредитоспроможності замовників, тис.грн.		
$P_{кр}^{конс} A = \frac{P_{кр\ max} * Ч_{дз\ кер\ 1}}{100} * \frac{I_{ц}}{100},$ $P_{кр}^{конс} A \geq P_{кр}^{конс}$	$P_{кр}^{ном} A = \frac{P_{кр\ max} * (Ч_{дз\ кер\ 1} + Ч_{дз\ кер\ 2})}{100} * \frac{I_{ц}}{100},$ $P_{кр}^{ном} A \geq P_{кр}^{ном}$	$P_{кр}^{азр} A = \frac{P_{кр\ max} * Ч_{дз\ кер}}{100} * \frac{I_{ц}}{100},$ $P_{кр}^{азр} A \geq P_{кр}^{азр}$
$P_{кр}^{конс} B = \frac{P_{кр\ сер} * Ч_{дз\ кер\ 1}}{100} * \frac{I_{ц}}{100},$ $P_{кр}^{конс} B \leq P_{кр}^{конс}$	$P_{кр}^{ном} B = \frac{P_{кр\ сер} * (Ч_{дз\ кер\ 1} + Ч_{дз\ кер\ 2})}{100} * \frac{I_{ц}}{100},$ $P_{кр}^{ном} B \leq P_{кр}^{ном}$	$P_{кр}^{азр} B = \frac{P_{кр\ сер} * Ч_{дз\ кер}}{100} * \frac{I_{ц}}{100},$ $P_{кр}^{азр} B \leq P_{кр}^{азр}$
$P_{кр}^{конс} B = \frac{P_{кр\ min} * Ч_{дз\ кер\ 1}}{100} * \frac{I_{ц}}{100},$ $P_{кр}^{конс} B < P_{кр}^{конс}$	$P_{кр}^{ном} B = \frac{P_{кр\ min} * (Ч_{дз\ кер\ 1} + Ч_{дз\ кер\ 2})}{100} * \frac{I_{ц}}{100},$ $P_{кр}^{ном} B < P_{кр}^{ном}$	$P_{кр}^{азр} B = \frac{P_{кр\ min} * Ч_{дз\ кер}}{100} * \frac{I_{ц}}{100},$ $P_{кр}^{азр} B < P_{кр}^{азр}$
$P_{кр}^{конс} \Gamma = 0$	$P_{кр}^{ном} \Gamma = 0$	$P_{кр}^{азр} \Gamma = \frac{P_{кр\ min} * Ч_{дз\ некер}}{100} * \frac{I_{ц}}{100},$ $P_{кр}^{азр} \Gamma < P_{кр}^{азр}$
$P_{кр}^{конс} Д = 0$	$P_{кр}^{ном} Д = 0$	$P_{кр}^{азр} Д = 0$
3.4.3. Вартість кредиту, %		
$Z_{конс} A = \frac{C * (T_{кр}^{конс} A - m_{конс} A)}{360},$ $Z_A^{конс} / m_A^{конс} \text{ брутто} T_{кр}^{конс} A$	$Z_{ном} A = \frac{C * (T_{кр}^{ном} A - m_{ном} A)}{360},$ $Z_A^{ном} / m_A^{ном} \text{ брутто} T_{кр}^{ном} A$	$Z_{азр} A = \frac{C * (T_{кр}^{азр} A - m_{азр} A)}{360},$ $Z_A^{азр} / m_A^{азр} \text{ брутто} T_{кр}^{азр} A$
$Z_{конс} B = \frac{C * (T_{кр}^{конс} B - m_{конс} B)}{360},$ $Z_B^{конс} / m_B^{конс} \text{ брутто} T_{кр}^{конс} B$	$Z_{ном} B = \frac{C * (T_{кр}^{ном} B - m_{ном} B)}{360},$ $Z_B^{ном} / m_B^{ном} \text{ брутто} T_{кр}^{ном} B$	$Z_{азр} B = \frac{C * (T_{кр}^{азр} B - m_{азр} B)}{360},$ $Z_B^{азр} / m_B^{азр} \text{ брутто} T_{кр}^{азр} B$
$Z_{конс} B = \frac{C * (T_{кр}^{конс} B - m_{конс} B)}{360},$ $Z_B^{конс} / m_B^{конс} \text{ брутто} T_{кр}^{конс} B$	$Z_{ном} B = \frac{C * (T_{кр}^{ном} B - m_{ном} B)}{360},$ $Z_B^{ном} / m_B^{ном} \text{ брутто} T_{кр}^{ном} B$	$Z_{азр} B = \frac{C * (T_{кр}^{азр} B - m_{азр} B)}{360},$ $Z_B^{азр} / m_B^{азр} \text{ брутто} T_{кр}^{азр} B$
$Z_{конс} \Gamma = 0$	$Z_{ном} \Gamma = 0$	$Z_{азр} \Gamma = \frac{C * (T_{кр}^{азр} \Gamma - m_{азр} \Gamma)}{360},$ $Z_{\Gamma}^{азр} / m_{\Gamma}^{азр} \text{ брутто} T_{кр}^{азр} \Gamma$
4 Оцінка кредитної політики шляхом моделювання наслідків її реалізації на формування прибутку підприємства		

Умовні позначення: P_c – провізна спроможність підприємства вантажного автотранспорту, т/рік; $K_{енс}$ – коефіцієнт використання провізної спроможності, у вигляді десятинного дробу; T – середній тариф на перевезення вантажів, грн/т; $OK_{дз}$ – сума оборотного капіталу, спрямована в дебіторську заборгованість, тис.грн; $OK_{дз}^н$ – нормативна сума оборотного капіталу, спрямована в дебіторську заборгованість, тис.грн; $OP_{кр}$ – запланований обсяг послуг на умовах відстрочки платежу, тис.грн; $K_{н.с/м}$ – коефіцієнт співвідношення повної собівартості та тарифу, у вигляді десятинного дробу; $\overline{ПНК}$ – середній період надання відстрочки платежу, дні; $\overline{ПП}$ – середній період прострочення платежів, дні; $Ч_{дз\ кер}$ – частка керованої дебіторської заборгованості в загальній структурі, %; $Ч_{дз\ кер\ 1}, Ч_{дз\ кер\ 2}$ – частка дебіторської заборгованості з високим, середнім рівнем керованості, %; $Ч_{дз\ некер}$ – частка некерованої дебіторської заборгованості, %; \bar{V} – середня кількість угод щодо надання послуг на умовах відстрочення платежу, од; $P_{кр}$ – розмір відстрочки платежу, тис. грн; $P_{кр}^{max}, P_{кр}^{сер}, P_{кр}^{min}$ – максимальний, середній, мінімальний розміри надання кредиту у попередньому періоді, тис.грн; $I_{ц}$ – індекс цін підприємств вантажного автотранспорту, %; Z – розмір знижки, %; C – процентна ставка банківського кредиту, необхідного для покриття браку оборотного капіталу, %; m – строк дії знижки, дні.

В якості важливої складової кредитної політики розроблено економічно-обґрунтований підхід до оцінки кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів, що базується на комплексному аналізі кількісних і якісних параметрів і дозволяє оцінити здатність замовників своєчасно та в повному обсязі виконувати свої боргові зобов'язання, тим самим, суттєво знижує ризик прийняття необґрунтованих та некоректних рішень щодо надання відстрочки платежу. Методику оцінки якісних параметрів кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів подано в табл. 3.

Таблиця 3

Методика оцінки якісних параметрів кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів

Параметри оцінки кредитоспроможності	Клас кредитоспроможності				
	А	Б	В	Г	Д
	Бальна система оцінки (бали)				
	17 – 20	13 – 16	9 – 12	5 – 8	0 – 4
Кредитна історія, дні	$ПП = 0$	$0 < ПП \leq 15$	$16 \leq ПП \leq 30$	$31 \leq ПП \leq 45$	$ПП \geq 46$
	<i>Умови зниження параметра:</i> за 1 день збільшення – мінус 0,267 балів				
Термін функціонування за поточним профілем діяльності, ($T_{функ}$) роки	$T_{функ} > 8$	$6 < T_{функ} \leq 8$	$4 < T_{функ} \leq 6$	$2 < T_{функ} \leq 4$	$0 \leq T_{функ} \leq 2$
	<i>Умови зниження параметра:</i> за 0,5 року зменшення – мінус 1 бал				
Ділова репутація	Бездоганна	Добра	Нормальна	Задовільна	Незадовільна
	<i>Умови зниження параметра:</i> наявність факту причетності до судових справ – мінус 2 бали; наявність факту навмисного ухилення від виконання зобов'язань – мінус 2 бали				
Тривалість господарських відносин, ($T_{з.в.}$) роки	$T_{з.в.} > 3$	$2 < T_{з.в.} \leq 3$	$1 < T_{з.в.} \leq 2$	$T_{з.в.} \leq 1$	$T_{з.в.} = 0$
	<i>Умови зниження параметра:</i> за 1 місяць зниження – мінус 0,273 балів				
Середній обсяг перевезення вантажів, (Q_n) тони	$Q_n \geq 15$	$5 \leq Q_n < 15$	$2 \leq Q_n < 5$	$0,5 \leq Q_n < 2$	$0 = Q_n < 0,5$
	<i>Умови зниження/збільшення параметра:</i>				
	за 1т. $\uparrow Q_n$ – плюс 1 бал	за 1т. $\downarrow Q_n$ – мінус 0,3 балів	за 1т. $\downarrow Q_n$ – мінус 1 бал	за 0,5т. $\downarrow Q_n$ – мінус 1 бал	за 0,5т. $\downarrow Q_n$ – мінус 4 бали

Для кількісної оцінки рівня реалізації кожного якісного параметра використовується шкала балів, за якою максимальна сума оцінки кожного параметра не перевищує 20 балів. Зазначимо, що у разі відсутності даних за будь-яким параметром виставляється бальна оцінка – нуль, при частковій реалізації параметра представлені умови їх зниження. За результатами бальної оцінки кожного якісного параметра, проводиться градація суми балів за п'ятьма рівнями. Загальний діапазон значень рівнів знаходиться в межах від 0 до 100 балів.

В основу методики оцінки кількісних параметрів кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів покладені наступні групи показників фінансового стану, що відповідають нижчепереліченим напрямкам аналізу: ліквідності; фінансової стійкості; ділової активності та рентабельності (кожний напрямок аналізу включає в себе чотири показники).

Для кількісної оцінки рівня реалізації кожної групи показників фінансового стану використовується шкала балів, за якою максимальна сума оцінки не перевищує 5 балів (1,25 балів за кожний показник – при відповідності нормативному значенню й 0 балів – у разі невідповідності нормативному значенню). За результатами бальної оцінки кожної групи показників фінансового стану, проводиться градація суми балів за чотирма рівнями. Загальний діапазон значень рівнів знаходиться в межах від 0 до 20 балів. Зазначимо, що при відмові замовників послуг з перевезення вантажів надати підприємству вантажного автотранспорту фінансову звітність, виставляється бальна оцінка – нуль. В залежності від кількості отриманих балів, що ранжуються в діапазоні від 0 до 100 та від 0 до 120 балів, замовнику послуг з транспортування вантажів присвоюється клас кредитоспроможності.

Для інтервальних значень класів кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів розроблено дві шкали: шкалу, яка може бути застосована до замовників послуг з перевезення вантажів, що не надають фінансову звітність, та шкалу, яка може бути застосована до замовників, що подають фінансову звітність (табл. 4).

Таблиця 4

Інтервальні значення класів кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів

Клас кредитоспроможності	Характеристика	Шкала інтервальних бальних значень	
		<i>при відсутності фінансової звітності</i>	<i>при наявності фінансової звітності</i>
А	Високий рівень кредитоспроможності	81 - 100 балів	97 - 120 балів
Б	Достатній рівень кредитоспроможності	61 - 80 балів	73 - 96 балів
В	Задовільний рівень кредитоспроможності	41 - 60 балів	49 - 72 балів
Г	Незадовільний рівень кредитоспроможності	21 - 40 балів	25 - 48 балів
Д	Некредитоспроможний	0 - 20 балів	0 - 24 балів

Для підвищення результативності стягнення дебіторської заборгованості запропоновано методичний підхід до її інкасації на підставі розробленого алгоритму, що передбачає ймовірність невідповідності встановленим кредитним умовам (рис. 2). У його основу покладено ієрархічну модель методів управління дебіторською заборгованістю й її моніторинг, що ґрунтується на багатокритеріальній системі оцінювання її керуваності.

У результаті практичного впровадження диференційованої кредитної політики можна констатувати, що найбільш ефективним є поміркований тип кредитної політики, про що свідчать наступні ключові дані: приріст величини дебіторської заборгованості при поміркованому типі кредитної політики являє від'ємне значення –34,88 тис.грн, тобто дебіторська заборгованість скоротилася на 2,3%; приріст прибутку при зміні кредитної політики на поміркований тип склав 12,94 тис.грн.

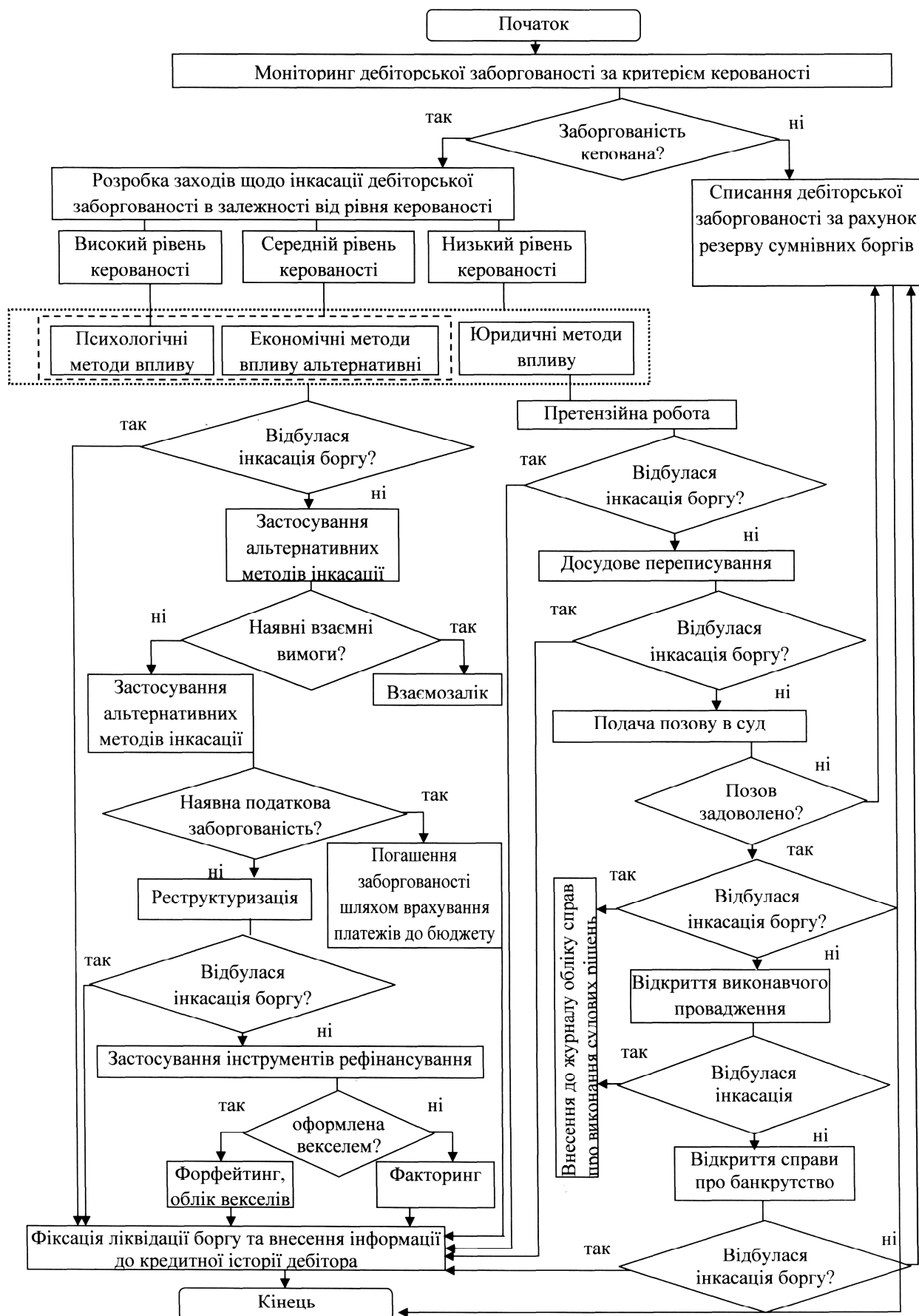


Рис. 2. Алгоритм інкасації дебіторської заборгованості

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі теоретично узагальнено та по-новому розв'язано важливе науково-практичне завдання розвитку теоретичних положень, обґрунтування та розробки науково-методичних засад щодо управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту. У процесі дисертаційного дослідження вирішено всі поставлені завдання та досягнуто встановленої мети. Результати проведеного наукового дослідження дозволили сформулювати наступні висновки:

1. Визначено економічну сутність поняття «дебіторська заборгованість» на основі логічного синтезу наукових точок зору, що являє собою неоплачені юридичними та фізичними особами послуги з транспортування вантажів та/або вилучені кошти з кругообігу підприємства, що мають документальне підтвердження, яке надає право на отримання боргу у вигляді грошових коштів, їх еквівалентів або інших активів. Дане поняття виступає теоретичною базою для ідентифікації об'єкта управління та прийняття обґрунтованих управлінських рішень.

Удосконалено класифікацію дебіторської заборгованості за рахунок відокремлення й обґрунтування сукупності ознак та їх складових, на підставі чого виділено чотири підходи до її характеристики та введено додаткові класифікаційні ознаки: в залежності від керованості, що передбачає розподіл дебіторської заборгованості на керовану та некеровану; в залежності від доцільності надання відстрочки платежу, що передбачає розподіл на доцільну та недоцільну, застосування яких дозволить поліпшити інформаційну базу для прийняття зважених й обґрунтованих рішень щодо управління дебіторською заборгованістю.

2. Встановлено характер взаємозв'язку понять «управління дебіторською заборгованістю» та «керованість дебіторської заборгованості» на підставі дослідження етимології понять «управління», «керованість», який полягає у тому, що управління – це вплив, а керованість – реагування, тобто інтегральна характеристика ефективності управління. За рахунок елімінації принципових розбіжностей між цими поняттями уточнено визначення поняття «управління дебіторською заборгованістю» та сформульовано власну наукову позицію щодо дефініції поняття «керованість дебіторської заборгованості». Це дозволить уникнути субституцій їх змісту в царині управління дебіторською заборгованістю.

3. Систематизовано методи управління дебіторською заборгованістю й обґрунтовано їх пріоритетність на підприємствах вантажного автотранспорту за рахунок застосування методу аналізу ієрархій, що становить об'єктивне підґрунтя для розробки методичного підходу до інкасації дебіторської заборгованості.

4. Розроблено багатокритеріальну систему оцінювання керованості дебіторської заборгованості, яка базується на відокремлених та обґрунтованих критеріях й відповідних показниках, що забезпечує адекватність оцінки шляхом однозначної інтерпретації одержаних результатів завдяки розрахунку інтегрального показника керованості дебіторської заборгованості, який на основі розподілу зони можливих значень на інтервали, дозволяє визначити здатність

керуваної системи реагувати на керуючий вплив та сприяє аудієнції обґрунтованих управлінських рішень.

5. Сформовано механізм формування диференційованої кредитної політики, який синтезує у собі структуровані параметри та відповідний методичний інструментарій, що диференційований за типами кредитної політики на засадах керованості дебіторської заборгованості, й дозволяє ефективно планувати, регулювати, контролювати, раціонально організовувати взаємовідносини із замовниками вантажних автотранспортних послуг щодо зворотного руху грошових коштів, сприяє раціональному й найбільш повному використанню провізних можливостей рухомого складу підприємств вантажного автотранспорту.

6. Удосконалено методичні основи оцінки кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів у якості важливої складової кредитної політики підприємств вантажного автотранспорту, що базуються на комплексному аналізі кількісних і якісних параметрів кредитоспроможності замовників та дозволяють інтегрувати отримані результати оцінки в єдину кількісну базу, забезпечуючи при цьому однозначну інтерпретацію одержаних результатів, базуючись на диференційованій шкалі інтервальних значень класів кредитоспроможності, що дозволить суттєво знизити ризик прийняття необґрунтованих та некоректних управлінських рішень щодо диференціації умов відстрочки платежу.

7. Розроблено методичний підхід до інкасації дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту на підставі сформованого алгоритму, який ґрунтується на багатокритеріальній системі оцінювання керованості дебіторської заборгованості та ієрархічній моделі методів управління дебіторською заборгованістю, що дозволяє підвищити результативність її стягнення.

Практичне використання розроблених методичних рекомендацій дозволить підприємствам вантажного автотранспорту ефективно планувати, регулювати, контролювати, раціонально організовувати взаємовідносини з замовниками вантажних автотранспортних послуг на умовах відстрочки платежу, а також сприятиме оптимізації розміру дебіторської заборгованості в структурі оборотних коштів, найбільш повному використанню провізних можливостей рухомого складу підприємств вантажного автотранспорту.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

У фахових виданнях:

1. Дубровська Є. В. Механізм управління дебіторською заборгованістю підприємства / О. С. Іванілов, В. В. Смачило, Є. В. Дубровська // Актуальні проблеми економіки. – 2007. – №1(67). – С.156–163. (*Особистий внесок здобувача полягає в розробці алгоритму інкасації дебіторської заборгованості*).

2. Дубровська Є. В. Дослідження теоретичних основ щодо сутності поняття «оборотні кошти» / Є. В. Дубровська // Вісник Хмельницького національного університету. – Серія: Економічні науки. – 2009. – №1. – С.128–132.

3. Дубровська Є. В. Дослідження сутності поняття «дебіторська заборгованість» / Є. В. Дубровська // Вісник Сумського державного університету. – Серія: Економічні науки. – 2009. – №2. – С.202–205.

4. Дубровська Є. В. Формування підходів щодо класифікації дебіторської заборгованості / Є. В. Дубровська // Формування ринкових відносин в Україні. – 2009. – №5. – С.18–23.

5. Дубровська Є. В. Методичний інструментарій щодо управління дебіторською заборгованістю / Є. В. Дубровська // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту КНТЕУ. – Серія: Економічні науки. – 2009. – №3 (35). – С.299–308.

6. Дубровська Є. В. Теоретичні положення щодо управління дебіторською заборгованістю / Є. В. Дубровська // Экономика и управление. – 2009. – №4. – С.16–20.

7. Дубровська Є. В. Теоретичні засади керованості дебіторської заборгованості / Є. В. Дубровська // Вісник Східноєвропейського університету економіки та менеджменту. – 2009. – №2 (6). – С.191–198.

8. Дубровська Є. В. Формування диференційованої кредитної політики підприємств вантажного автотранспорту / Є. В. Дубровська // Вісник Запорізького національного університету : зб. наукових статей. – Серія: Економічні науки. – Запоріжжя : ЗНУ. – 2010. – №2 (6). – С.14–21.

9. Дубровська Є. В. Формування комплексного підходу щодо оцінки кредитоспроможності споживачів підприємств вантажного автотранспорту / Є. В. Дубровська // Науковий вісник : зб. наук. праць. – Серія: Економічні науки. – Одеса : ОДЕУ. – 2010. – №17 (118). – С.88–93.

10. Дубровська Є. В. Багатокритеріальна система оцінювання керованості дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту / Є. В. Дубровська // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. науково-практичних статей. – Харків : УкрДАЗТ. – 2010. – Вип. 31. – С.165–168.

11. Дубровська Є. В. Формування механізму інкасації дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту / Є. В. Дубровська // Економіка: проблеми теорії та практики : зб. наук. праць. – Дніпропетровськ : ДНУ. – 2010. – Вип. 263, Т. II. – С.341–347.

Матеріали конференцій:

12. Дубровська Є. В. Підходи щодо класифікації дебіторської заборгованості / Є. В. Дубровська // Сучасні проблеми ефективності інноваційно-інвестиційного розвитку підприємств : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., (Харків, 4 – 5 берез. 2009р.) / Мін-во освіти і науки України, Хаківський державний технічний університет будівництва та архітектури. – Харків: ХДТУБА. – 2009. – Т.2. – С.32–36.

13. Дубровська Є. В. Дослідження сутності поняття «дебіторська заборгованість» / Є. В. Дубровська // Шлях України до економічної безпеки : матеріали наук.-практ. конф., (Харків, 11 квіт. 2009р.) / Мін-во внутрішніх справ

України, Хаківський національний університет внутрішніх справ. – Харків: ХНУВС. – 2009. – С.161–164.

14. Дубровська Є. В. Класифікація методів та інструментів управління дебіторською заборгованістю підприємств / Є. В. Дубровська // Регіональна політика: напрями її реалізації в Україні : зб. наук. статей за матеріалами міжвуз. наук.-практ. конф., (Харків, 20 трав. 2009р.) / Мін-во освіти і науки України, Хаківський національний економічний університет. – Харків: ХНЕУ, 2009. – С.34–35.

15. Дубровська Є. В. Багатокритеріальна система оцінювання рівня керованості дебіторської заборгованості / Є. В. Дубровська // Ефективність бізнесу в умовах трансформаційної економіки : матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., (Сімферополь, 29-31 трав. 2009р.) / Кримський інститут бізнесу, Університет економіки та управління, Вища школа менеджменту, Центр розвитку освіти, науки та інновацій. – Сімферополь: ЦРОНІ, 2009. – Т.І. – С.225–227.

16. Дубровська Є. В. Теоретичні аспекти управління дебіторською заборгованістю підприємств / Є. В. Дубровська // Проблеми розвитку ринку фінансових послуг в Україні : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., (Харків, 17-18 лист. 2009р.) / Мін-во освіти і науки України, Харківський державний технічний університет будівництва та архітектури. – Харків: АдВА, СПДФО Михайлов Г.Г., 2009. – Ч.1. – С.729–731.

17. Дубровська Є. В. Дослідження структурувань процесу управління дебіторською заборгованістю підприємств / Є. В. Дубровська // Інноваційно-інвестиційна модель розвитку національної економіки : матеріали II Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., (Донецьк, 23 берез. 2010 р.) / Нац. академія наук України, Донец. нац. ун-т економіки і торгівлі ім. М. Туган-Барановського, ін-т економіки пром-ті. – Донецьк: ДонНУЕТ, 2010. – С.206–210.

18. Дубровська Є. В. Розробка ієрархічної моделі методів та інструментів управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту / Є. В. Дубровська // Актуальні проблеми розвитку харчових виробництв, ресторанного господарства і торгівлі : тези доповідей Всеукр. наук.-практ. конф., (Харків, 20 квіт. 2010р.) / Харківський державний університет харчування та торгівлі. – Харків: ХДУХТ, 2010. – Ч.ІІ. – С.212.

19. Дубровська Є. В. Комплексний підхід щодо оцінки кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів / Є. В. Дубровська // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи : матеріали VI наук.-практ. міжнар. конф., (сmt Коктебель, 7–12 черв. 2010р.) / Українська державна академія залізничного транспорту [та ін.]. – Харків: УкрДАЗТ. – 2010. – С.261.

АНОТАЦІЯ

Дубровська Є.В. Управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за

спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2010.

Дисертаційну роботу присвячено розвитку теоретичних положень та розробці науково-методичних рекомендацій щодо управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту.

У дисертаційному дослідженні визначено економічну сутність поняття «дебіторська заборгованість» та удосконалено класифікацію дебіторської заборгованості. Встановлено характер взаємозв'язку понять «управління дебіторською заборгованістю» та «керованість дебіторської заборгованості». Систематизовано методи управління дебіторською заборгованістю й обґрунтовано їх пріоритетність на підприємствах вантажного автотранспорту.

Розроблено багатокритеріальну систему оцінювання керованості дебіторської заборгованості. Сформовано механізм формування диференційованої кредитної політики, який диференційовано за типами кредитної політики на засадах керованості дебіторської заборгованості.

Удосконалено методичні основи оцінки кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів. Розроблено методичний підхід до інкасації дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту на підставі розробленого алгоритму.

Ключові слова: оборотні кошти, дебіторська заборгованість, управління дебіторською заборгованістю, керованість дебіторської заборгованості, кредитна політика, інкасація дебіторської заборгованості.

АННОТАЦІЯ

Дубровская Е.В. Управление дебиторской задолженностью предприятий грузового автотранспорта. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2010.

Диссертационное исследование посвящено развитию теоретических положений и разработке научно-методических рекомендаций по управлению дебиторской задолженностью на предприятиях грузового автотранспорта.

В диссертационной работе определены характерологические особенности формирования структуры оборотных средств на предприятиях грузового автотранспорта. Обосновано целесообразность исследования процесса управления дебиторской задолженностью как доминирующей структурной составляющей оборотных средств предприятий грузового автотранспорта.

В диссертации определена экономическая сущность понятия «дебиторская задолженность». На основе систематизации совокупности классификационных признаков и их составляющих усовершенствовано классификацию дебиторской задолженности. Введены дополнительные признаки: в зависимости управляемости

дебиторской задолженности; в зависимости от целесообразности предоставления отсрочки платежа. Установлен характер взаимосвязи понятий «управление дебиторской задолженностью» и «управляемость дебиторской задолженности». На основании чего уточнено определение понятия «управление дебиторской задолженностью» и обосновано сущность и целесообразность использования понятия «управляемость дебиторской задолженности».

На основе систематизации методов управления дебиторской задолженностью предложена их классификация, которая предусматривает их распределение в разрезе двух направлений: методы досудебного регулирования и методы инкассации в судебном порядке. Обосновано приоритетность методов управления дебиторской задолженностью на предприятиях грузового автотранспорта на основе построения их иерархической модели, которая является объективным основанием для разработки методического подхода к инкассации дебиторской задолженности.

Проанализирован процесс формирования и погашения дебиторской задолженностью, исследована эффективность управления дебиторской задолженностью на предприятиях грузового автотранспорта. В результате аналитического исследования установлено рискованность и низкую эффективность управления дебиторской задолженностью.

Разработано многокритериальную систему оценивания управляемости дебиторской задолженности, которая, на основе предложенной системы критериев с учетом значимости каждого из них и дальнейшим расчетом интегрального показателя, обеспечивает адекватность и однозначность оценки управляемости дебиторской задолженности. Предложенная система оценивания позволяет определить степень реагирования дебиторской задолженности на управленческое влияние, что послужит базой для принятия эффективных управленческих решений.

Сформировано механизм формирования дифференцированной кредитной политики в зависимости от ее типа, который синтезирует структурированные этапы эффективного планирования, регулирования, контроля и рациональной организации кредитных взаимоотношений с заказчиками грузовых автотранспортных услуг и соответствующий методический инструментарий, дифференцированный по типам кредитной политики на принципах управляемости дебиторской задолженности.

В качестве важной составляющей кредитной политики предложен экономически обоснованный подход к оценке кредитоспособности заказчиков грузовых автотранспортных услуг, который позволяет снизить риск принятия необоснованных управленческих решений относительно дифференциации условий отсрочки платежа. Предложенный подход обеспечивает однозначную интерпретацию полученных результатов комплексной оценки количественных и качественных параметров кредитоспособности заказчиков, базируясь на дифференцированной шкале интервальных значений классов кредитоспособности.

Разработано методический подход к инкассации дебиторской задолженности на основе предложенного алгоритма, который позволит повысить результативность ее взыскания. В его основу положено иерархическую модель методов управления

дебиторской задолженности и многокритериальную систему оценивания управляемости дебиторской задолженности.

Ключевые слова: оборотные средства, дебиторская задолженность, управление дебиторской задолженностью, управляемость дебиторской задолженностью, кредитная политика, инкассация дебиторской задолженности.

ANNOTATION

Dubrovskaya Y.V. Accounts receivable management of cargo motor transportation enterprises. – Manuscript.

The thesis for degree of candidate of economic sciences on specialty 08.00.04 – economics and management of enterprises (by kinds of economic activities). – Ukrainian state academy of railway transport, Kharkov, 2010.

The thesis is devoted development of theoretical positions and development scientifically methodical recommendations to account receivable management of enterprises of cargo motor transport.

In the thesis essence of concept «account receivable» is defined and classification of account receivable is improved. The character of intercommunication of concepts «accounts receivable management» and «controllability of account receivable». The methods of account receivable management are systematized, their priorities are grounded on the enterprises of cargo motor transport.

The multi-criteria system of estimation of controllability account receivable is developed. The mechanism of forming the differentiated credit policy, which is differentiated after the types of credit policy on principles of controllability of account receivable is developed. Methodical approach to the estimation of solvency of customers of services in transporting of loads is improved. The methodical approach to collection of account receivable enterprises of cargo motor transport based on the developed algorithm is improved.

Key words: circulating assets, account receivable, account receivable management, controllability of account receivable, credit policy, algorithm of collection account receivable.

ДУБРОВСЬКА ЄВГЕНІЯ ВОЛОДИМИРІВНА

**УПРАВЛІННЯ ДЕБІТОРСЬКОЮ ЗАБОРГОВАНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ
ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

**Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук**

Відповідальний за випуск

В.В. Смачило

Підписано до друку 23.12.10

Формат 60×84/ 1/16

Папір друк. №2

Надруковано на ризографі

Ум. друк. арк. 0,9

Обл.-вид.арк.1,1

Тираж 120 прим.

Зам. № 1972

Безкоштовно.

ХДТУБА, 61002, м. Харків, вул. Сумська, 40

Підготовлено та надруковано РВВ Харківського державного технічного
університету будівництва та архітектури