

## ОЦЕНКА УПРАВЛЕНИЯ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ КАК БАЗОВЫЙ ЭЛЕМЕНТ СИСТЕМЫ ВНУТРЕННЕГО КОНТРОЛЯ ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КЛАСТЕРА (НА ПРИМЕРЕ ООО ТК «РЕЙЛ КОНТИНЕНТ»)

© 2019

*Е.В. Мурач*, магистрант Школы экономики и менеджмента*Е.Ю. Селезнева*, доцент кафедры бухгалтерского учета, анализа и аудита Школы экономики и менеджмента  
*Дальневосточный федеральный университет, Владивосток (Россия)*

**Ключевые слова:** система внутреннего контроля; дебиторская задолженность; система управления дебиторской задолженностью; транспортно-логистический кластер; кредитная политика; кредитные лимиты; анализ дебиторской задолженности.

**Аннотация:** В статье рассматривается проблема управления дебиторской задолженностью в системе внутреннего контроля в условиях кризиса неплатежеспособности транспортно-логистических предприятий Дальнего Востока. Актуальность настоящего исследования определена взаимосвязью финансового состояния предприятий транспортно-логистического кластера с эффективностью проводимой ими кредитной политики и повседневной работы с дебиторами.

Авторами статьи разработана структурная модель формирования дебиторской задолженности выделенного сегмента предприятий. На основании действующих методик мониторинга уровня дебиторской задолженности авторами предложена схема комплексной методики анализа дебиторской задолженности для предприятий транспортной отрасли, выявлены базовые направления повышения эффективности внутреннего контроля за состоянием дебиторской задолженности с учетом размеров компании и ее финансовых возможностей.

Результаты практической части исследования, базирующаяся на реализации авторской методики анализа дебиторской задолженности транспортно-логистических предприятий, подтвердили существование проблем и узких мест организаций выделенного территориального кластера, заключающихся, в частности, в отсутствующем должном контроле над сроками погашения долгов, величиной дебиторской задолженности и ее сопоставлением с уровнем кредиторской задолженности, своевременностью погашения долгов; в низком уровне учета, позволяющего осуществлять контроль над дебиторской задолженностью; в слабой степени организации работы с дебиторами (предварительной проверке их платежеспособности, выявлении степени риска неплатежей). Выделены три сектора основных направлений по улучшению состояния дебиторской задолженности: бухгалтерский учет и аудит, анализ и мониторинг, автоматизация контроля.

Показана эффективность внесенных предложений посредством повторной оценки системы управления дебиторской задолженностью в случае их реализации на предприятии транспортно-логистического кластера в совокупности.

### ВВЕДЕНИЕ

Транспортная система во многом определяет уровень развития различных отраслей и возможности национальной экономики в целом. Современные базовые рыночные требования доставки товаров и оказания услуг потребителям соответствуют логистическим принципам: «доставка в нужное место», «доставка точно в срок», «доставка в требуемом количестве», «доставка в соответствии с заявленным качеством» [1; 2].

Важна оперативность транспортно-логистического обслуживания, которая, в свою очередь, напрямую зависит от успешности функционирования предприятий данной сферы деятельности. Однако, несмотря на присутствие на рынке транспортных услуг большого числа экспедиторских компаний, заказчики часто не удовлетворены качеством доставки [3; 4].

В процессе выявления причин низкого уровня логистического обслуживания авторами статьи был проведен опрос специалистов транспортно-логистических предприятий г. Владивосток. Большинство респондентов (более 65 %) назвали такой причиной необеспеченность текущей деятельности компаний собственными средствами. Изучение финансовой (бухгалтерской) отчетности и опрос финансовых специалистов данных компаний позволил выявить проблему наличия необоснованно растущей и просроченной дебиторской задол-

женности, которая, по их мнению, влечет за собой дефицит собственных оборотных средств и необходимость внешнего финансирования деятельности.

С целью выявления причин снижения коммерческих и финансовых рисков и повышения уровня учетно-аналитической работы по управлению дебиторской задолженностью на предприятиях, авторы статьи провели исследование причин формирования дебиторской задолженности транспортно-логистических предприятий. Согласно примененному авторами проектному подходу, пошаговый анализ проблемы сопровождается решением системы задач.

Формирование базы данных для последующей их обработки и получения необходимой финансовой информации, позволяющей исследовать состояние и качество дебиторской задолженности на конкретном предприятии, сопровождается анализом дебиторской задолженности в разрезе контрагентов, с последующим определением уровня организации системы внутреннего контроля над состоянием дебиторской задолженности на данном предприятии. Полученные результаты являются основой для разработки алгоритма решения проблемы исследования.

Теоретические исследования с применением междисциплинарного подхода (таблица 1) позволили авторам статьи конкретизировать понимание дебиторской

Таблица 1. Междисциплинарный подход к понятию «дебиторская задолженность»

Автор	Понятие
<b>Юридический подход</b>	
Часть 2 ГК РФ. Ст. 307 [5]	В силу обязательства одно лицо (должник) обязано совершить в пользу другого лица (кредитора) определенное действие: передать имущество, выполнить работу (услугу), внести вклад в совместную деятельность, уплатить деньги и т. п., либо воздержаться от определенного действия, а кредитор имеет право требовать от первого исполнения обязанности
И.А. Бланк «Управление активами и капиталом предприятия» [6]	Под дебиторской задолженностью подразумевается величина задолженности в пользу предприятий, представленных финансовым обязательством юридическим и физическим лицам
В.В. Ковалев Финансовый менеджмент [7]	Под величиной дебиторской задолженности признается задолженность лиц (юридического и физического) конкретному экономическому субъекту
В.П. Астахов «Бухгалтерский (финансовый учет)» [8]	Понятие «дебиторская задолженность» включает обязательства юридических лиц и физических перед определенным хозяйствующим субъектом, который представил им за плату конкретный вид активов (продукцию, товар), выполнил работы или услуги; но на определенную дату эти обязательства не погашены в силу ряда обстоятельств
<b>Бухгалтерский подход</b>	
В.В. Бочаров «Управление денежным оборотом предприятий и корпораций» [9]	Дебиторская задолженность – это комплексная статья, включающая расчеты: с покупателями и заказчиками; по векселям к получению; с дочерними и зависимыми обществами; с участниками (учредителями) по взносам в уставной капитал; по выданным авансам; с прочими дебиторами
М.Л. Пятов «Управление обязательствами организации» [10]	Дебиторская задолженность – это отраженные на счетах расчетов обязательства перед предприятием сторонних лиц – покупателей, работников, займополучателей, бюджета
А.Г. Грязнова «Финансово-кредитный энциклопедический словарь» [11]	Дебиторская задолженность – это счета, причитающиеся к получению в связи с поставками по коммерческому кредиту
<b>Экономический подход</b>	
О.В. Ефимова «Анализ финансовой отчетности» [12]	Дебиторская задолженность представляет собой вложение и способ расширения продажи в кредит с целью увеличения объема реализации и собственного капитала
П.С. Безруких «Бухгалтерский учет» [13]	Дебиторская задолженность – это входящие в состав активов организации ее имущественные требования к другим юридическим и физическим лицам, являющимся ее должниками

задолженности. По нашему мнению, это элемент активов, в частности оборотных, и одновременно право требования по обязательствам, формируемое на основании договоров, законодательства или деликта в отношении физических и юридических лиц, а также государства, что отражается в бухгалтерском балансе и на счетах расчетов, выступая, при этом, особой формой кредитования.

Структурирование существующих видов дебиторской задолженности позволило авторам статьи построить модель формирования дебиторской задолженности транспортно-логистических предприятий. В разработанной модели включены процесс и условия трансформации срочной дебиторской задолженности в просроченную сомнительную.

Изучение методик анализа дебиторской задолженности показало, что в основе многих из них лежит исчисление коэффициентов, срок ее возникновения [14–16]. Базой для ряда систем мониторинга других методик служит метод ранжирования, построение динамических рядов, что обусловило возможность выделения их основных положений и особенностей [17; 18].

Определение сильных и слабых сторон методик анализа дебиторской задолженности позволило сформули-

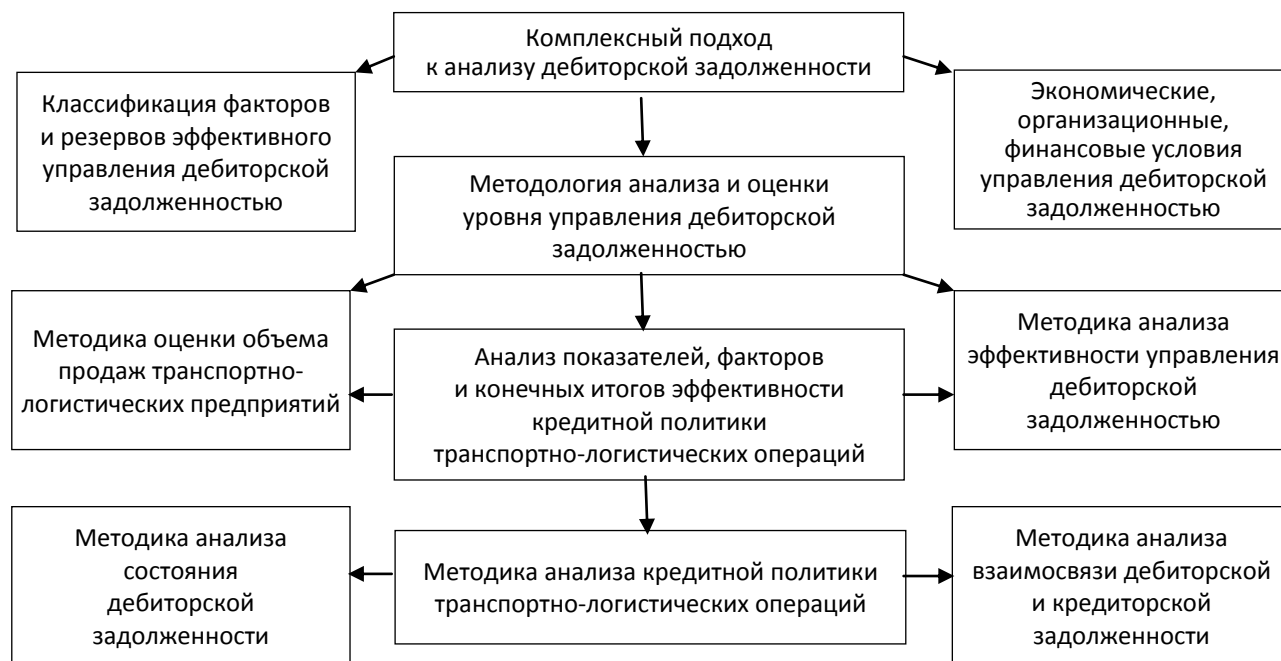
ровать алгоритм комплексной методики анализа дебиторской задолженности транспортно-логистических предприятий (рис. 1).

При проведении оценки системы внутреннего контроля дебиторской задолженности важно учитывать следующие факторы: сроки, качество и величина задолженности, регулярность проведения сверок с контрагентами и анализ полученных данных, наличие структурного подразделения, осуществляющего функции контроля, схемы отражения задолженности, график документооборота, унификация первичных документов.

Цель исследования – разработка «секторальных» предложений, направленных на повышение эффективности внутреннего контроля дебиторской задолженности на предприятии транспортно-логистического кластера.

## РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Исследование системы управления дебиторской задолженностью проводилось на базе транспортно-логистического предприятия ООО ТК «Рейл Континент» г. Владивосток. В основу была положена разработанная авторами схема комплексной методики, учитывающая



*Рис. 1. Алгоритм комплексной методики анализа дебиторской задолженности транспортно-логистических предприятий*

отраслевую специфику предприятия. ООО ТК «Рейл Континент» ведет логистическую деятельность в области автомобильного грузового транспорта и услуг по перевозкам. Помимо основного вида деятельности автотранспортное предприятие имеет право осуществлять прочую деятельность, связанную с перевозками, сдавать в аренду сухопутные транспортные средства (в том числе и с водителем) и иное имущество, вести оптовую и розничную торговлю автотранспортными средствами. Проводимое исследование строилось на анализе информативных источников финансово-хозяйственной деятельности.

В 2015–2017 гг. деятельность ООО ТК «Рейл Континент» принесла убыток, который на конец 2017 г. увеличился в 2,32 раза и составил 2 515 тыс. руб. Это обусловлено тем, что в условиях сокращения сбыта (на 11,73 %) наблюдался рост себестоимости (+6,29 %). Положительный конечный финансовый результат транспортно-логистического предприятия в 2015 и 2017 г. обусловлен положительными результатами от прочей деятельности. Сокращение объемов деятельности, получение убытка от продаж вызвало снижение средней величины активов предприятия с 16 719 до 15 370 тыс. руб. Деловая активность предприятия с 2015 г. к 2017 г. снизилась по всем критериям, особенно заслуживает внимание ухудшение платежной дисциплины покупателей – рост срока погашения долгов на конец 2017 г. превысил 3 месяца.

Дополнительное исследование состава дебиторской задолженности ООО ТК «Рейл Континент» в 2015–2017 гг. показало ее рост в 2,1 раза, обусловленный ростом краткосрочной дебиторской задолженности, в частности, задолженностью покупателей. Дебиторская задолженность была сформирована практически за счет задолженности покупателей, доля которой в 2017 г. достигла 96,03 %. Согласно рассчитанным данным, рост

дебиторской задолженности покупателей в 2,2 раза обусловлен ростом задолженности Предприятия А в 3 раза, Предприятия Б – в 2,6 раза, Предприятия В – на 92,68 %, Предприятия Г – на 4,31 %. Увеличение дебиторской задолженности по иным предприятиям-покупателям произошло на 50 % (рис. 2).

Анализ структуры дебиторской задолженности покупателей показал, что основной вес дебиторской задолженности приходится на Предприятия А и Б. При этом с 2015 г. к 2017 г. вес задолженности Предприятия А вырос с 38,56 до 52,01 %, а Предприятия Б – с 14,38 до 16,45 %.

Исследование дебиторской задолженности по срокам требования показал, что наибольший объем задолженности сформировался в зоне свыше 181 дня. При этом в основном формирует данную задолженность Предприятие А – 597 тыс. руб. На зону от 61 до 180 дней приходится 29,07 % всей дебиторской задолженности покупателей. При этом наибольший вес в данном сегменте принадлежит задолженности Предприятия Б – 356 тыс. руб. Таким образом, можно сказать что Предприятие А и Б – наиболее неблагоприятные заказчики как по сумме задолженности, так и по срокам ее формирования.

Согласно данным анализа оборачиваемости дебиторской задолженности ООО ТК «Рейл Континент» за 2015–2017 гг., длительность оборота дебиторской задолженности выросла с 55 до 113 дней, что обусловлено ростом средней дебиторской задолженности на 81,91 % и сокращением выручки.

Сравнение величин дебиторской и кредиторской задолженности показало, что коэффициент их соотношения не только превышает 1, но и составляет 4,19 в 2017 г. Значительное превышение дебиторской задолженности над кредиторской – фактор риска снижения финансовой устойчивости (происходит отток собственных средств из оборота) [19].

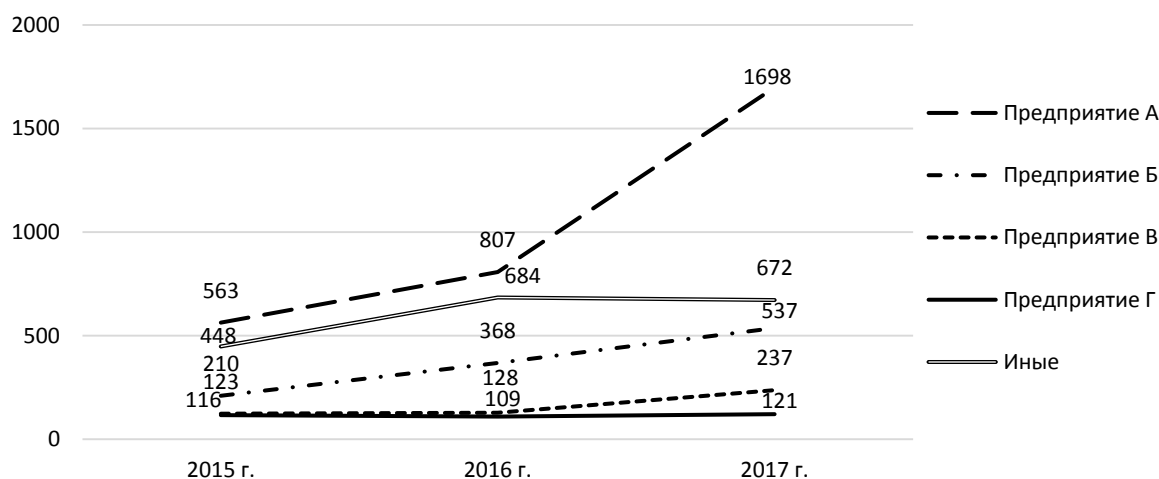


Рис. 2. Динамика дебиторской задолженности покупателей и заказчиков ООО ТК «Рейл Континент» в 2015–2017 гг.

Резюмируя, можно сделать вывод, что стремительный рост дебиторской задолженности с 2015 г. к 2017 г. в 2,1 раза обусловлен ростом долгов покупателей услуг по перевозке грузов. Данную динамику формирует в большей мере два предприятия: «А» и «Б». Стоит также отметить не только большой вес их задолженности, но и факт растущей длительности сроков неоплаты. Именно данный факт обусловил увеличение периода оборачиваемости дебиторской задолженности с 55 до 113 дней. Необходима оценка уровня внутреннего контроля ООО ТК «Рейл Континент», в частности, над состоянием дебиторской задолженности.

Оценка системы внутреннего контроля дебиторской задолженности по контрольным областям показала, что уровень организации соответствует степени «нижнего среднего» (рис. 3): отсутствуют ответственные лица, график, систематизация и схемы документооборота, регулярно проводимые анализ дебиторов и сверки по контрагентам.

На основании выявленных узких мест компании ООО ТК «Рейл Континент» в системе управления, в частности в системе внутреннего контроля за дебиторской задолженностью, нами определены направления деятельности следующего характера:

- 1) требуется регулярно контролировать факты образования задолженности на отчетную дату;
- 2) проводить на постоянной основе диагностику состояния и причин образования задолженности;
- 3) активизировать работу по взысканию задолженности. Мерами по взысканию задолженности могут быть любые действия, направленные на признание должником своего обязательства и возврата суммы долга;
- 4) необходима разработка и внедрение регламента по контролю за образованием и качеством дебиторской задолженности.

Особое внимание необходимо уделить регулярному мониторингу прогнозной оценки уровня финансовой устойчивости и платежеспособности потенциального покупателя (заказчика) в период хозяйственной работы [20]. Целесообразно включать в договоры существенные условия, определяющие порядок исполнения обязательств сторон, штрафные санкции за неисполнение обязательств. Предлагаем также внедрить систему ответственности менеджеров по продажам за несвоевременную оплату их клиентами счетов предприятия; установить предельные сроки и суммы возможных сделок с целью минимизации количества сомнительных долгов;

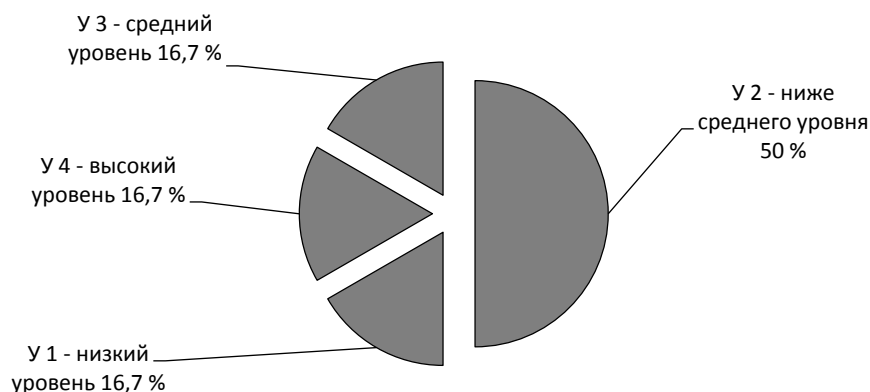


Рис. 3. Оценка уровня организации системы внутреннего контроля дебиторской задолженности в ООО ТК «Рейл Континент», %

своевременно проводить инвентаризацию расчетов с дебиторами.

На основании проведенного исследования уровня организации управления дебиторской задолженностью авторами были разработаны: кредитная политика для ООО ТК «Рейл Континент», которая учитывает дифференцированный подход к кредитованию (авансированию) контрагентов посредством расчета кредитных лимитов и выбора для покупателей соответствующего типа кредитной политики (жесткой, умеренной, лояльной) и регламент по контролю за дебиторской задолженностью, который включает себя порядок учета и классификацию инвентаризации и анализа, мероприятия по досудебному урегулированию споров в отношении дебиторской задолженности.

Реализация выделенных процедур в системе управления дебиторской задолженностью как элемента повышения эффективности внутреннего контроля ООО ТК «Рейл Континент» позволит ускорить оборачиваемость дебиторской задолженности на 43 дня, сократив ее величину на 1 802 тыс. руб., высвободит наиболее ликвидные активы – денежные средства и повысит успешность деятельности компании в целом.

Таким образом, это показывает эффективность разработанных авторами «секторальных» предложений, направленных на совершенствование системы внутреннего контроля над дебиторской задолженностью.

### ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Проведен анализ и дана оценка организации систем управления и внутреннего контроля над дебиторской задолженностью на примере предприятия транспортно-логистического кластера ООО ТК «Рейл Континент». Степень организации оценивается «ниже среднего». Отсутствие должного контроля вызвало снижение дисциплины расчетов, что проявилось как в увеличении времени погашения задолженности, так и в ее росте в 2,1 раза за 2015–2017 гг.

Основные проблемные места в системе внутреннего контроля над дебиторской задолженностью ООО ТК «Рейл Континент» – отсутствие ответственных лиц за контролем над дебиторской задолженностью, графика сверок по контрагентам, регулярного анализа дебиторской задолженности по контрагентам, а также неимение системы определения лимитов дебиторской задолженности.

Разработаны «секторальные» направления по выделенным блокам проблем. В частности, сформирован регламент по контролю над дебиторской задолженностью, в котором выделены категории дебиторов относительно длительности просрочки платежей, методы определения степени надежности контрагентов и оценки качества дебиторской задолженности, регламентированы процедуры контроля, а также определена группа ответственных лиц за сферу контроля. Также спроектирована кредитная политика, базирующаяся на определении кредитных лимитов для каждого дебитора в зависимости от рейтинга надежности и степени выгодности (доли в выручке) для ООО ТК «Рейл Континент».

Проведены прогнозные расчеты, учитывающие выполнение разработанных мер – реализацию дифференцированной кредитной политики по значимым контрагентам, внедрение регламента по контролю над деби-

торской задолженностью. Оборачиваемость дебиторской задолженности увеличится на 43 дня, абсолютная ее величина снизится на 1 802 тыс. руб. и трансформируется в ликвидный актив – денежные средства.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Шумаев В.А. Инновационные подходы к развитию транспорта // Транспортное дело России. 2017. № 2. С. 8–10.
2. Латыпова Р.Р., Кириллов А.Н., Микрюков А.А. Транспортный комплекс. Итоги экономического кризиса 2015–2016 годов // Модернизация российской экономики: прогнозы и реальность: сборник научных трудов III Международной научно-практической конференции. СПб.: СПб ун-т технологий управления и экономики, 2017. С. 415–420.
3. Bezrukov L. International transport corridors as a XXI factor of easing // Practical Geography and XXI Century Challenges International Geographical Union Thematic Conference to the Centennial of the Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences. М.: Institute of geography Russian Academy of Sciences, 2018. P. 297–298.
4. Аристов В.М. Проблема качества логистических услуг в цепях поставок // Экономический вектор. 2018. № 1. С. 31–37.
5. Гражданский кодекс РФ. Часть вторая: с изм. и доп. на 03.02.2019 г. М.: Эксмо-Пресс, 2019. 576 с.
6. Бланк И.А. Управление активами и капиталом предприятия. Киев: Ника-Центр, 2014. 448 с.
7. Ковалев В.В. Финансовый менеджмент. М.: Проспект, 2017. 1104 с.
8. Астахов В.П. Бухгалтерский (финансовый) учет. М.: Юрайт, 2014. 969 с.
9. Бочаров В.В. Управление денежным оборотом предприятий и корпораций. М.: Финансы и статистика, 2009. 144 с.
10. Пятов М.Л. Управление обязательствами организации. М.: Финансы и статистика, 2004. 256 с.
11. Грязнова А.Г. Финансово-кредитный энциклопедический словарь. М.: Финансы и статистика, 2002. 1168 с.
12. Ефимова О.В. Анализ финансовой отчетности. М.: Омега-Л, 2014. 388 с.
13. Безруких П.С. Бухгалтерский учет. М.: Бухгалтерский учет, 2013. 719 с.
14. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. М.: Инфра-М, 2017. 649 с.
15. Шеремет А.Д. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. М.: Инфра-М, 2018. 374 с.
16. Попова Л.В. Экономический анализ. М.: Дело и сервис, 2014. 336 с.
17. Салова Л.В. Экономический анализ. Практикум. М.: Риор, 2017. 219 с.
18. Хромых Н.А. Экономический анализ оборотных активов предприятия. М.: Русайнс, 2016. 288 с.
19. Zhitlukhina O.G., Rakutko S.Yu., Berezhnova E.I., Selezneva E.Yu., Belik E.V., Shalaeva N.I., Denisevich E.I., Belik N.V., Saenko Zh.E., Sultanova A.A. Issues of falsifying financial statement in terms of economic security // International Journal of Environmental and Science Education. 2016. Vol. 11. № 17. P. 10163–10176.

20. Rokotyanskaya V.V., Moshchenko O.V., Valuiskov N.V., Ostaev G.Y., Taranova N.S. Control and analytical aspects of debtor and credit deposit of enterprises // *Journal of Applied Economic Sciences*. 2018. Vol. 13. № 2. P. 446–453.
- REFERENCES**
1. Shumaev V.A. Innovative approaches to transport development. *Transportnoe delo Rossii*, 2017, no. 2, pp. 8–10.
  2. Latypova R.R., Kirillov A.N., Mikryukov A.A. Transport complex. Results of the economic crisis of 2015–2016. *Modernizatsiya rossiyskoy ekonomiki: prognozy i realnost: sbornik nauchnykh trudov III Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*. Sankt Petersburg, SPb un-t tekhnologii upravleniya i ekonomiki Publ., 2017, pp. 415–420.
  3. Bezrukov L. International transport corridors as a XXI factor of easing. *Practical Geography and XXI Century Challenges International Geographical Union Thematic Conference to the Centennial of the Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences*. Moscow, Institute of geography Russian Academy of Sciences Publ., 2018, pp. 297–298.
  4. Aristov V.M. The problem of logistics quality in supply chains. *Ekonomicheskij vector*, 2018, no. 1, pp. 31–37.
  5. *Grazhdanskiy kodeks RF. Chast vtoraya: s izm. i dop. na 03.02.2019 g.* [Civil Code of the Russian Federation. Part Two: Rev. and add. on 03.02.2019]. Moscow, Eksmo-Press Publ., 2019. 576 p.
  6. Blank I.A. *Upravlenie aktivami i kapitalom predpriyatiya* [Management of assets and funds of an enterprise]. Kiev, Nika-Tsentr Publ., 2014. 448 p.
  7. Kovalev V.V. *Finansovy menedzhment* [Financial management]. Moscow, Prospekt Publ., 2017. 1104 p.
  8. Astakhov V.P. *Bukhgalterskiy (finansovy) uchet* [Accounting (financial) records]. Moscow, Yurayt Publ., 2014. 969 p.
  9. Bocharov V.V. *Upravlenie denezhnym oborotom predpriyatij i korporatsiy* [Management of money turnover of enterprises and corporations]. Moscow, Finansy i statistika Publ., 2009. 144 p.
  10. Pyatov M.L. *Upravlenie obyazatelstvami organizatsii* [Organization liability management]. Moscow, Finansy i statistika Publ., 2004. 256 p.
  11. Gryaznova A.G. *Finansovo-kreditnyy entsiklopedicheskij slovar* [Financial and Credit Encyclopedic Dictionary]. Moscow, Finansy i statistika Publ., 2002. 1168 p.
  12. Efimova O.V. *Analiz finansovoy otchetnosti* [Financial statement analysis]. Moscow, Omega-L Publ., 2014. 388 p.
  13. Bezrukikh P.S. *Bukhgalterskiy uchet* [Accounting]. Moscow, Bukhgalterskiy uchet Publ., 2013. 719 p.
  14. Savitskaya G.V. *Analiz khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya* [Analysis of economic activity of an enterprise]. Moscow, Infra-M Publ., 2017. 649 p.
  15. Sheremet A.D. *Analiz i diagnostika finansovo-khozyaystvennoy deyatel'nosti predpriyatiya* [Analysis and diagnostics of financial and economic activity of an enterprise]. Moscow, Infra-M Publ., 2018. 374 p.
  16. Popova L.V. *Ekonomicheskij analiz* [Economic analysis]. Moscow, Delo i servis Publ., 2014. 336 p.
  17. Salova L.V. *Ekonomicheskij analiz. Praktikum* [Economic analysis. Practical work]. Moscow, Rior Publ., 2017. 219 p.
  18. Khromykh N.A. *Ekonomicheskij analiz oborotnykh aktivov predpriyatiya* [Economic analysis of current assets of an enterprise]. Moscow, Rusayns Publ., 2016. 288 p.
  19. Zhitlukhina O.G., Rakutko S.Yu., Berezhnova E.I., Selezneva E.Yu., Belik E.V., Shalaeva N.I., Denisevich E.I., Belik N.V., Saenko Zh.E., Sultanova A.A. Issues of falsifying financial statement in terms of economic security. *International Journal of Environmental and Science Education*, 2016, vol. 11, no. 17, pp. 10163–10176.
  20. Rokotyanskaya V.V., Moshchenko O.V., Valuiskov N.V., Ostaev G.Y., Taranova N.S. Control and analytical aspects of debtor and credit deposit of enterprises. *Journal of Applied Economic Sciences*, 2018, vol. 13, no. 2, pp. 446–453.

**THE ASSESSMENT OF RECEIVABLES MANAGEMENT AS THE BASIC ELEMENT  
OF THE INTERNAL CONTROL SYSTEM OF AN ENTERPRISE OF LOGISTICS CLUSTER  
(BY THE EXAMPLE OF JSC TC “RAIL CONTINENT”)**

© 2019

*E.V. Murach*, graduate student of School of Economics and Management  
*E.Yu. Selezneva*, PhD (History), assistant professor of Chair of Accounting,  
Analysis and Audit of School of Economics and Management  
*Far Eastern Federal University, Vladivostok (Russia)*

*Keywords:* internal control system; receivables; receivables management system; logistics cluster; credit policy; credit line; receivables analysis.

*Abstract:* The paper considers the problem of receivables management in the internal control system in the context of the crisis of insolvency of logistics enterprises of the Far East. The relevance of this study is determined by the interrelation of the financial state of enterprises of the logistics cluster with the efficiency of credit policy carried out by it and daily work with debtors.

The authors developed the structural model of the formation of the receivables of the selected segment of enterprises. Based on the current techniques of monitoring of the receivables' level, the authors proposed the scheme of the integrated technique of the receivables analysis for the enterprises of transport sector, identified the main ways of improvement of the efficiency of internal control over the receivables taking into account the size of a company and its financial ability.

The results of the practical part of the study based on the implementation of author's technique of analysis of the receivables of the logistics enterprises proved the existence of problems and bottlenecks of the companies of the selected territorial cluster which are, in particular, the lack of appropriate control over the due dates, the receivables amount and its correlation with the level of credit debt, the expediency of debt settlement; low level of record keeping allowing carrying out the control over receivables; poor organization of work with debtors (the preliminary check of their solvency, identification of the level of non-payment risk). The authors specified three sectors of the main ways for improvement of the receivables state: bookkeeping and auditing, analysis and monitoring, control automation.

The paper shows the efficiency of the proposals through the reassessment of the receivables management system in the case of their implementation within the enterprises of the logistics cluster in aggregate.