

начальной стадии развития, сделки с фьючерсами немногочисленны и заключаются эпизодически, количество участников также невелико.

В ходе анализа выявлено, что отсутствие на рынке государственных ценных бумаг другого класса инвесторов, кроме банков, негативно сказывается на полноценном его развитии. Несмотря на активизацию рынка корпоративных облигаций, организации реального сектора экономики не в полной мере используют облигации как механизм привлечения инвестиций. Важной проблемой в развитии рынка производных финансовых инструментов является низкая ликвидность его базисных активов и отсутствие возможности извлекать прибыль из колебания цен на данные активы.

С целью расширения возможностей финансирования инновационного развития экономики Республики Беларусь необходимо усовершенствовать систему размещения государственных ценных бумаг и обеспечить возможность выпуска данных ценных бумаг на международный рынок; создать условия для выпуска, размещения и обращения новых инструментов рынка ценных бумаг, основываясь на международном опыте. Для обеспечения развития рынка производных ценных бумаг нужно расширить спектр данного вида финансовых инструментов, что возможно по мере развития рынка негосударственных ценных бумаг за счет повышения их ликвидности. Кроме того целесообразно ввести новый класс инвесторов, тем самым способствуя развитию полноценного рынка государственных облигаций, а также усовершенствовать законодательную базу в сфере деятельности профессиональных участников фондового рынка и механизм рефинансирования ради привлечения в экономику Республики Беларусь инвестиционных ресурсов.

Литература

1. Бюллетень банковской статистики: стат. бюл. / Нац. банк Респ. Беларусь. — Минск, 2013. — 1 (163). — С. 185—190.

*В.А. Петрович, ассистент
БГЭУ (Минск)*

УПРАВЛЕНИЕ ДЕБИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТЬЮ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

Управление дебиторской задолженностью — необходимый элемент финансового менеджмента любого субъекта хозяйствования в современных условиях. Данный процесс, в частности, включает такие этапы, как учет задолженности заказчиков; ее оценка за прошлые периоды и прогнозирование уровня в будущем; анализ динамики величины дебиторской задолженности.

Проблема управления дебиторской задолженностью возникла на отечественных предприятиях во второй половине 1980-х гг. как одно из

следствий децентрализации управления экономикой страны, сопровождавшейся нарушением хозяйственных связей и замедлением расчетов между предприятиями. Однако многие субъекты хозяйствования до сих пор не могут эффективно организовать работу в данном направлении и поэтому ощущают постоянную нехватку средств для финансирования своей текущей деятельности.

Организации речного транспорта не являются исключением: на протяжении многих лет уровень дебиторской задолженности поступательно растет, что сказывается на платежеспособности организаций и является одной из причин нехватки оборотного капитала. Тенденция постоянного роста уровня задолженности наблюдается на водных путях в течение последних пяти лет, а общая сумма задолженности перед организациями речного транспорта за данный период возросла в 5 раз. Такая ситуация отрицательно повлияла на финансовое положение водного транспорта Республики Беларусь. Из-за нехватки финансовых ресурсов у многих предприятий возникли проблемы с наличием необходимых для функционирования средств, возросла сумма краткосрочных обязательств. В этих условиях ряд организаций были вынуждены прибегнуть к краткосрочным кредитам банков, что усугубило их трудное финансовое положение.

Сложившееся положение требует принятия конкретных мер в области управления оборотным капиталом на речном транспорте в целом и в вопросе регулирования уровня дебиторской задолженности в частности. Ключевым моментом в управлении дебиторской задолженностью является выработка условий кредитования контрагента. От них зависят объемы выполнения транспортных услуг и поступления финансовых средств. Прежде всего следует установить зависимость между стоимостью заемных средств на рынке и условиями предоставления отсрочки платежа для клиентов организации речного транспорта, приняв во внимание сложившийся уровень стоимости кредитных ресурсов банков. Исходя из этого уровня перевозчик допускает увеличение сроков оплаты выполненных транспортных услуг за счет предоставления коммерческого кредита, определив период, по которому отсрочка является бесплатной, и обязав контрагента оплатить транспортную услугу лишь по истечении установленного срока. Выбывшие из оборота финансовые ресурсы предприятие компенсирует за счет банковского кредита.

Предлагаемый финансовый инструмент позволяет предприятию водного транспорта обеспечивать наличие в достаточном объеме финансовых средств, необходимых для его функционирования, с возможностью привлечения кредитных ресурсов банковского сектора без ущерба для собственного финансового состояния и платежеспособности.

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□
□□□□□□□□ □□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□. □□□□