

Є.В. КИЛЬНИЦЬКА, С.В. ГЛУХОВА

## ДОСЛІДЖЕННЯ ТЕНДЕНЦІЙ ПРОЦЕСУ ФОРМУВАННЯ ТА ПОГАШЕННЯ ДЕБІТОРСЬКОЇ ЗАБОРГОВАНІСТІ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ВАНТАЖНОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Виявлено основні тенденції, визначено перспективи та проблеми управління дебіторською заборгованістю. Проведено горизонтальний та вертикальний аналіз загального обсягу та складу дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту. Визначено та проаналізовано місце дебіторської заборгованості у складі оборотних коштів. Проаналізовано джерела фінансування дебіторської заборгованості на підприємствах вантажного автотранспорту. Проведено аналіз оборотності дебіторської заборгованості та оцінено рівень дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту. Проаналізовано динаміку та рівень простроченої дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту та проведено аналіз симетричності розрахункової політики підприємств вантажного автотранспорту.

**Ключові слова:** дебіторська заборгованість, аналіз, процес формування та погашення.

Выявлены основные тенденции, определены перспективы и проблемы управления дебиторской задолженностью. Проведено горизонтальный и вертикальный анализ общего объема и состава дебиторской задолженности предприятий грузового автотранспорта. Определено и проанализировано место дебиторской задолженности в составе оборотных средств. Проанализированы источники финансирования дебиторской задолженности на предприятиях грузового автотранспорта. Проведен анализ оборачиваемости дебиторской задолженности и оценен уровень дебиторской задолженности предприятий грузового автотранспорта. Проанализирована динамика и уровень просроченной дебиторской задолженности предприятий грузового автотранспорта и проведен анализ симметричности расчетной политики предприятий грузового автотранспорта.

**Ключевые слова:** дебиторская задолженность, анализ, процесс формирования и погашения.

Basic tendencies are exposed, prospects and problems of management an account receivable are certain. The specific of forming and liquidation account receivable is certain on the enterprises of passenger and freight motor transport. The model of random sample for the detailed research of process of forming and liquidation accounts receivable on the enterprises of freight motor transport is build. The horizontal and vertical analysis of general volume and composition of account receivable is conducted. Certain and analysed place of account receivable in composition circulating assets. Sourcings account receivable are analysed on the enterprises of freight motor transport. The analysis of turnover of account receivable is conducted and the level of account receivable of enterprises of freight motor transport is appraised. A dynamics and level of the debtor outstanding of enterprises of freight motor transport debt is analysed and the analysis of symmetry of calculation is conducted.

**Keywords:** account receivable, analysis, process of forming and redemption

**Вступ.** Незважаючи на позитивні зрушення в економіці протягом останніх років, у наслідок нестабільної ситуації в Україні переважна більшість вітчизняних підприємств вже знаходиться на межі банкрутства або охоплена кризовими явищами, що призводить до нестабільності ринкових відносин між суб'єктами господарювання, погіршення їхнього фінансового стану та платіжної дисципліни.

**Аналіз основних досягнень і літератури** В науковій літературі представлена значна кількість підходів щодо аналізу дебіторської заборгованості. Але при дослідженні основних підходів, що представлені в працях [1–11], було виявлено їх паралелізм. Отже, за основу аналізу процесів формування та погашення дебіторської заборгованості взята методика, запропонована І.А. Бланком [6, с. 196–199] у поєднанні з методичним інструментарієм аналізу дебіторською заборгованістю підприємства, розробленим Л.О. Лігоненко та Н.М. Новіковою [4, с. 54–66]. Беручи до уваги багатогранність питання управління дебіторською заборгованістю, більшість перелічених праць оминають увагою аналіз управління дебіторською заборгованістю в розрізі процесів формування та погашення дебіторської заборгованості на підприємствах вантажного автотранспорту.

**Мета дослідження, постановка задачі.** Метою дослідження процесу формування та погашення дебіторської заборгованості на підприємствах вантажного автотранспорту є виявлення основних тенденцій, визначення перспектив та проблем

управління дебіторською заборгованістю, що потребують свого вирішення. Досягнення поставленої мети зумовило необхідність вирішення наступних завдань: визначити специфіку формування та погашення дебіторської заборгованості на підприємствах пасажирського та вантажного автотранспорту; побудувати модель випадкової вибірки для детальнішого дослідження процесу формування та погашення дебіторської заборгованості; провести горизонтальний та вертикальний аналіз загального обсягу та складу дебіторської заборгованості; визначити та проаналізувати місце дебіторської заборгованості у складі оборотних коштів підприємств вантажного автотранспорту; проаналізувати джерела фінансування дебіторської заборгованості; провести аналіз оборотності дебіторської заборгованості; оцінити рівень дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту; проаналізувати динаміку та рівень простроченої дебіторської заборгованості; провести аналіз симетричності розрахункової політики.

**Матеріали 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. Методичною основою, що дозволяє дослідити процеси формування та погашення дебіторської заборгованості на підприємствах

вантажного автотранспорту слугують методи трендового фінансового аналізу та фінансових коефіцієнтів, методи економічного аналізу.

**Результати дослідження.** Основними джерелами інформації щодо проведення поглибленого аналізу дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту слугували дані статистичної звітності за 2011–2014 роки, що були отримані у Головному управлінні статистики у Харківській області, а також збірники «Статистичний щорічник України».

Вважаємо за доцільне, перед тим як приступити до ґрунтовного аналізу дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту, відповідно до методичного інструментарію, дослідити її динаміку на підприємствах автотранспортної галузі. Нестабільна ситуація в країні вплинула на всі галузі України, не стали винятком й автотранспортні підприємства. Дійсно, в усіх галузях виникла кризова ситуація, що характеризується стійким високим рівнем дебіторської заборгованості. Необхідно відзначити, що стрімке зростання дебіторської заборгованості, особливо дана тенденція спостерігалася протягом 2013–2014 рр., обумовлено тим, що Україна, за рівнем девальвації курсу національної валюти, вийшла на провідні позиції у світі, що зумовило посилення кризи взаємнеплатежів. Зупинимось докладніше на динаміці загальної суми дебіторської заборгованості автотранспортних підприємств. Проведений аналіз показав, що на автотранспортних підприємствах спостерігається стале зростання дебіторської заборгованості. За період 2011–2014 рр. дебіторська заборгованість збільшилася на 179,16 %. Така тенденція, перш за все, обумовлена стрімким зростанням дебіторської заборгованості на підприємствах вантажного автотранспорту, де сума заборгованості збільшилася на 295,66 % у порівнянні з 2011 роком. Порівнюючи рівень дебіторської заборгованості автотранспортних підприємств, можна спостерігати значну різницю між результатами роботи вантажних та пасажирських автотранспортних підприємств. Для вантажних автотранспортних підприємств характерний високий рівень дебіторської заборгованості, питома вага якої є значно вищою за питому вагу дебіторської заборгованості підприємств пасажирського автотранспорту та змішаних підприємств. Головна причина такої різниці полягає в особливості пасажирського транспорту, оскільки за маршрутні перевезення грошові кошти надходять безпосередньо перед наданням послуги. Крім того, пасажирські підприємства заборгованість бюджету за компенсаціями за безоплатне перевезення пільгових категорій громадян не визнають активами та не відображають у складі дебіторської заборгованості. Відповідно до принципів бухгалтерського обліку, тільки з надходженням на рахунок підприємства таких компенсацій вони визнаються активами [12, с. 80].

На відміну від пасажирських автотранспортних підприємств, у структурі оборотних коштів вантажних підприємств значне місце посідає дебіторська заборгованість, у зв'язку з тим, що вищезгадані

підприємства надають значну частину послуги з перевезення вантажів на умовах відстрочки платежу.

Виявлені специфічні особливості та різновекторний характер формування дебіторської заборгованості на автотранспортних підприємствах підкреслюють нагальність подолання затяжної, глибокої кризи неплатежів шляхом побудови ефективного механізму управління дебіторською заборгованістю саме на підприємствах вантажного автотранспорту.

Для детальнішого дослідження процесу формування та погашення дебіторської заборгованості на підприємствах вантажного автотранспорту обрано, шляхом побудови випадкової вибірки, 18 підприємств різних форм власності та розмірів, які спеціалізуються на перевезенні вантажів і здійснюють свою діяльність у м. Харкові.

Науково-обґрунтований аналіз результатів групування в значній мірі залежить від правильного вибору групувальної ознаки, керуючись цілями дослідження, за таку ознаку обрано вантажооборот підприємств, оскільки вантажооборот є кількісним показником, що не містить у собі недоліків, які властиві вартісним показникам та синтезує певною мірою практично всі показники фінансово-господарської діяльності підприємств вантажного автотранспорту. З огляду на вищевикладене, підприємства вантажного автотранспорту, що склали вибірку, з метою дослідження процесу формування та погашення дебіторської заборгованості були згруповані в дві великі групи в залежності від вантажообороту: група великих підприємств вантажного автотранспорту м. Харкова з вантажооборотом від 11,701 до 31,899 млн. ткм (до складу групи ввійшли 9 підприємств) та група малих підприємств вантажного автотранспорту з вантажооборотом від 0,986 до 2,708 млн. ткм. (групу репрезентують 9 підприємств).

Найбільш загальне представлення про процеси формування та погашення дебіторської заборгованості на підприємствах вантажного автотранспорту дає її аналіз, як у динаміці, так і за структурою, що носить попередній характер і дозволяє одержати інформацію про загальні тенденції та ситуацію управління дебіторською заборгованістю.

Відповідно до методичного інструментарію, результати аналізу обсягу дебіторської заборгованості в цілому за сукупністю підприємств м. Харкова свідчать про те, що для підприємств вибіркової сукупності характерні негативні тенденції динаміки обсягу дебіторської заборгованості: високий рівень дебіторської заборгованості та тенденція до його збільшення. Так, у цілому за вибіркою приріст дебіторської заборгованості за аналізований період склав 159,5 %, при цьому найбільші темпи росту виявлені в групі великих підприємств – 184,94 %.

Порівняльний аналіз показує, що підприємства другої групи досягли більшої ефективності управління дебіторською заборгованістю, про що свідчить помірний рівень дебіторської заборгованості, який має стабільну тенденцію до скорочення. Зазначимо, що отримані

результати, в повній мірі не можуть виступати підґрунтям формування обґрунтованих висновків щодо процесів формування та погашення дебіторської заборгованості, оскільки збільшення дебіторської заборгованості, не завжди є негативною тенденцією в діяльності підприємства, а зменшення – позитивною. Адже скорочення дебіторської заборгованості може свідчити, з одного боку, про прискорення повернення дебіторами боргів, а з іншого – про зменшення обсягу наданих послуг з транспортування вантажів.

На ефективність використання оборотних коштів впливає їхня структура. Неможливо говорити про ефективну структуру активів підприємства, якщо питома вага дебіторської заборгованості становить 40–50 % від суми оборотних коштів [11, с. 247].

Результати аналізу питомої ваги дебіторської заборгованості в складі оборотних коштів підприємства, свідчать про те, що для підприємств вантажного автотранспорту грошові кошти є дефіцитом.

Спираючись на отримані дані, можна констатувати негативну тенденцію зростання питомої ваги дебіторської заборгованості в загальній структурі оборотних коштів (64–77 % у великих підприємств та 44–67 % у малих підприємств). Така тенденція, передусім, обумовлена стрімким зростанням частки дебіторської заборгованості за рахунок підприємств першої групи. При цьому, саме у 2012–2013 роках відзначено найменшу частку дебіторської заборгованості в загальній структурі оборотних коштів в цілому за вибірковою сукупністю та за другою групою підприємств вантажного автотранспорту.

Приріст питомої ваги дебіторської заборгованості за групою великих підприємств вантажного автотранспорту м. Харкова становить 11,57 %, що перевищує відповідні середні значення як за сукупністю, так і за підприємствами другої групи.

Значна частка дебіторської заборгованості в структурі оборотних коштів може спричинити зниження фінансової стійкості, зростання ризиків неплатоспроможності, зниження ліквідності, дефіциту коштів, у разі невиконання або несвоєчасного виконання дебіторами своїх зобов'язань.

Вищезазначена тенденція є наслідком нераціональної політики управління оборотними коштами, незваженої кредитної політики та несвоєчасної й неефективної інкасації дебіторської заборгованості, що потребує більш ґрунтовного дослідження, а саме структури дебіторської заборгованості підприємств вантажного автотранспорту.

Відповідно до запропонованої класифікації дебіторської заборгованості, вважаємо за доцільно проаналізувати склад дебіторської заборгованості у двох перетинах: залежно від термінів погашення, об'єктом аналізу виступає питома вага в загальному обсязі довгострокової та поточної дебіторської заборгованості; залежно від причин утворення (контрагентів). Можна констатувати, що основною структурною складовою дебіторської заборгованості

підприємств досліджуваної сукупності є поточна заборгованість – її частка в середньому коливається від 99,8 % до 99,97 %, що є позитивним моментом у фінансовій діяльності підприємств вантажного автотранспорту та засвідчує, що дебіторська заборгованість виникає в ході нормального операційного циклу та по якій очікуються платежі протягом 12 місяців з дати балансу. Наступна структурна складова дебіторської заборгованості – довгострокова дебіторська заборгованість значно поступається в обсязі поточній і в середньому не досягає й 1 %. Але при цьому має стійку тенденцію до зростання як в цілому за сукупністю, так і в розрізі окремих груп. Проведений аналіз складу дебіторської заборгованості, в залежності від причин утворення, дозволив зробити висновки щодо неефективності кредитної політики підприємств вантажного автотранспорту, про що свідчить висока частка дебіторської заборгованості за товари, роботи, послуги в загальній структурі поточної дебіторської заборгованості. Але розглядаючи її в динаміці, слід відмітити, що має місце позитивна тенденція до скорочення: з 83,74 % в 2011 році до 41,79 % в 2014 році.

В той час, такі позитивні зміни отримані лише за рахунок великих підприємств та у зв'язку зі значним ростом частки іншої поточної дебіторської заборгованості. В результаті аналізу були виявлені недоліки авансованої та бюджетної політики, у зв'язку зі стрімким зростанням обсягу та питомої ваги дебіторської заборгованості за розрахунками з бюджетом на 304,4 %, за виданими авансами на 399,2 % у порівняння з 2011 роком. Такі негативні зміни обумовлені за рахунок підприємств першої групи. Другорядною структурною складовою поточної дебіторської заборгованості підприємств досліджуваної сукупності є інша поточна дебіторська заборгованість – її частка в середньому коливається від 12,56 % до 51,81 %. Найшвидшими темпами зростала її питома вага на підприємствах першої групи (темп приросту склав 297,9 %).

Дослідження тенденцій формування, погашення та ефективності управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту доцільно доповнити аналізом джерел фінансування дебіторської заборгованості, який передбачає надання оцінки типу політики формування дебіторської заборгованості. Аналіз джерел фінансування дебіторської заборгованості в цілому за сукупністю підприємств м. Харкова, що досліджується за 2011–2014 рр. свідчить про наступне. Фінансове становище підприємств вантажного автотранспорту є нестійким, оскільки обсяг власних оборотних активів значно менший за обсяг поточної дебіторської заборгованості. Відзначимо, що визначена тенденція є характерною як в цілому за період, так і по роках за усіма групами при підвищенні темпів росту до кінця періоду. При цьому виявлені деякі відмінності – так, темпи нарощування власних оборотних активів у малих підприємств дещо перевищують аналогічні показники за іншими

групами, що в свою чергу значно вплинуло на середні показники за сукупністю. Такий стан справ свідчить про досить проблематичну ситуацію: підприємство відчуває нестачу власних оборотних активів й тим саме вимушено кредитувати замовників послуг з транспортування вантажів за рахунок як власних оборотних активів, так і кредиторської заборгованості. Результати порівняння власних оборотних активів та поточної дебіторської заборгованості з кредиторською заборгованістю, за агрегатним підходом, свідчать про те, що підприємства вантажного автотранспорту, переважно першої групи, реалізують зважену політику фінансування дебіторської заборгованості, використовуючи як джерела коштів поряд із власними коштами кредиторську заборгованість. Така тенденція є наслідком того, що управлінські рішення стосовно формування дебіторської заборгованості не завжди були узгоджені з аналогічними параметрами кредиторської заборгованості. Підприємства поступово потрапили в ланцюгову фінансову залежність – непогашення, у визначені терміни, дебіторської заборгованості суттєво ускладнили своєчасність і повноту розрахунків з кредиторами, а отже, в майбутньому це може стати причиною розгортання кризових явищ на підприємствах [1, с. 90].

Порівняльний аналіз оборотності дебіторської заборгованості дозволив зробити такі висновки, що вищенаведені показники характеризуються нестійкою динамікою росту та спаду, тому кожне з них доцільно розглядати окремо по кожній групі підприємств. Порівняльний аналіз коефіцієнту оборотності дебіторської заборгованості вказує на значні коливання від 2,58 до 4,35 обертів дебіторської заборгованості, протягом 2011 – 2014 років спостерігається помітне зростання кількості обертів на 43,1 %, що є позитивною тенденцією в діяльності підприємств вантажного автотранспорту другої групи, на відміну від першої, де кількість обертів дебіторської заборгованості поступово знижується протягом аналітичного періоду, що, в свою чергу, призводить до ланцюгової залежності зростання періоду оборотності дебіторської заборгованості з 42 до 63 днів, тобто на 50 %, що спричиняє дефіцит грошових коштів і, як наслідок, зумовлює необхідність залучення коштів для покриття браку оборотного капіталу, у зв'язку з іммобілізацією його в дебіторську заборгованість.

Вивчення кількісних показників формування та погашення дебіторської заборгованості на підприємствах вантажного автотранспорту, їхньої динаміки не дає комплексної картини процесу формування та погашення дебіторської заборгованості. Виникає необхідність в більш глибокому дослідженні цього процесу шляхом оцінки рівня дебіторської заборгованості. В результаті якої виявлено негативну тенденцію щодо непомірно високого значення коефіцієнта відволікання оборотних коштів в дебіторську заборгованість як за сукупністю в цілому, так і в розрізі усіх груп, але

протягом аналітичного періоду даний показник мав сталу тенденцію до скорочення. У разі ігнорування основних принципів раціонального використання оборотних коштів та продовження здійснення незваженої політики управління оборотними коштами такий стан справ може призвести до дефіциту коштів на підприємстві, зниження його ліквідності та платоспроможності, й, як наслідок, зростання потреби у позиковому капіталі, у зв'язку з іммобілізацією оборотного капіталу в дебіторську заборгованість.

Коефіцієнт можливої інкасації дебіторської заборгованості як за сукупністю в цілому, так і в розрізі усіх груп становить майже одиницю, що вказує на високу ймовірність інкасації дебіторської заборгованості, така тенденція спостерігається протягом періоду, що досліджується, й характерна для всіх підприємств вибіркової сукупності, але свідчить про те, що більшість підприємств не створюють резерву сумнівних боргів або значно занижують цю суму, оскільки: це вимагає вилучення з обороту коштів, що можуть бути задіяні в інших сферах діяльності; суми, які резервуються, не включаються до валових витрат у податковому обліку, що, в свою чергу, не впливає на зменшення податку на прибуток; підприємства не хочуть нести додаткові трудові витрати на створення цього резерву.

Вважаємо неправомірним залишити поза увагою аналіз простроченої дебіторської заборгованості, яка саме характеризує ефективність процесів управління дебіторською заборгованістю та, як правило, є проблемним моментом в діяльності будь-якого суб'єкту господарювання, не виключенням є підприємства вантажного автотранспорту. Ґрунтуючись на розрахунках можна відзначити, що протягом аналітичного періоду коефіцієнт прострочення дебіторської заборгованості мав негативну тенденцію до зростання (з 47 % до 67 %), що свідчить про достатньо неефективну систему управління дебіторською заборгованістю, нехтування превентивних методів управління нею, браком ефективних систем моніторингу та контролінгу дебіторської заборгованості. Слід відзначити, що вищезазначена тенденція формувалася лише за рахунок вантажних автотранспортних підприємств першої групи. Незважаючи на нестабільну економічну кон'юнктуру, протягом 2013-2014 років на підприємствах другої групи ситуація змінюється у протилежний бік, коефіцієнт прострочення дебіторської заборгованості скорочується з 0,02 до 0, що обумовлено поліпшенням якості фінансового менеджменту. У ході аналізу середнього періоду прострочення дебіторської заборгованості були виявлені деякі розбіжності. Значення даного показника характеризуються стійкою динамікою росту як за сукупністю в цілому, так і в розрізі першої групи підприємств вантажного автотранспорту. Протягом 2011 – 2012 рр. спостерігається негативна тенденція до зростання середнього періоду прострочення дебіторської заборгованості з 52 до 69 днів на підприємствах другої групи вибіркової сукупності, що, в свою чергу, призводить до прострочення кредиторської заборгованості, зростання потреби у позиковому

капіталі, у зв'язку з іммобілізацією оборотного капіталу в дебіторську заборгованість, зниження реальної суми дебіторської заборгованості в силу інфляційних процесів, що негативно впливає на платоспроможність, ліквідність та ділову активність підприємства.

Як показує досвід вітчизняних підприємств, нерациональне зростання дебіторської заборгованості неодмінно спричиняє збільшення кредиторської заборгованості, а також її простроченої частки. Виходячи з цього, при дослідженні ефективності управління останньою, доцільним є співставлення розміру й оборотності дебіторської заборгованості з кредиторською. Результати аналізу свідчать про те, що вищепераховані показники характеризуються нестійкою динамікою як в цілому за сукупністю, так й за усіма групами підприємств протягом аналітичного періоду. Протягом 2011 – 2013 рр. спостерігається негативна тенденція скорочення коефіцієнту зв'язаності дебіторської заборгованості, оскільки оптимальним значенням є 1. Як наслідок ланцюгової залежності скорочення коефіцієнту зв'язаності дебіторської заборгованості, відбувається зростання коефіцієнту симетричності розрахункової політики. Така ситуація вкрай ризикована своїми наслідками, оскільки підприємство втрачає фінансову незалежність. Дослідження симетричності розрахункової політики підприємств вантажного автотранспорту засвідчує неузгодженість, незбалансованість та асиметричність процесів формування, погашення дебіторської й кредиторської заборгованостей, що призводить до погіршення фінансового стану, втрати фінансової незалежності, зниження кредитоспроможності підприємств вантажного автотранспорту.

**Висновки.** Дослідження процесу формування та погашення дебіторської заборгованості дозволило окреслити коло проблем щодо управління дебіторською заборгованістю на підприємствах вантажного автотранспорту, серед яких нагальними є: нерациональна структура оборотних коштів; незваженість авансованої та бюджетної політики; неефективність кредитної політики підприємств вантажного автотранспорту; недостатньо зважена та ризикована політика формування дебіторської заборгованості, оскільки значний дефіцит власних оборотних коштів свідчить про фінансування діяльності виключно за рахунок кредиторської заборгованості; несвоечасність, неефективність та низька результативність інкасації дебіторської заборгованості, про що засвідчує значний обсяг простроченої заборгованості (47%–67%) та вказує на достатньо неефективну систему управління дебіторською заборгованістю, нехтування превентивних методів управління нею, браком ефективних систем моніторингу та контролінгу дебіторської заборгованості. Таким чином, неефективне та несвоечасне управління дебіторською заборгованістю призвело до дефіциту коштів, як наслідок, прострочення кредиторської заборгованості, нестачі товарно-матеріальних цінностей, зростання потреби у позиковому капіталі, у зв'язку з іммобілізацією оборотного капіталу в дебіторську заборгованість, зниження реальної суми дебіторської

заборгованості в силу інфляційних процесів, що, в свою чергу, негативно вплинуло на платоспроможність, ліквідність та ділову активність підприємства. Для поглиблення одержаних висновків необхідно проаналізувати ефективність управління дебіторською заборгованістю, що й буде предметом подальших досліджень.

**Список літератури:** 1.Новікова Н. М. Управління дебіторською заборгованістю торговельних підприємств: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Новікова Наталія Миколаївна. — К., 2008. — 164 с. 2.Семенов Г. А. Економічний механізм формування та використання оборотного капіталу підприємств: [монографія] / Г. А. Семенов, А. В. Бугай, О. О. Єропутова. — Запоріжжя : КПУ, 2009. — 363 с. 3.Черненко Л. В. Управління дебіторською заборгованістю в аграрних підприємствах : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами» / Л. В. Черненко. — Київ, 2008. — 18 с. 4.Лігоненко Л. О. Управління дебіторською заборгованістю підприємства : [навч. посіб.] / Л. О. Лігоненко, Н. М. Новікова. — К. : Київ. нац. торг.- екон. ун-т, 2005. — 275 с. 5.Лищенко О. Г. Аналіз дебіторської заборгованості в системі управління підприємством / О. Г. Лищенко, Г. М. Бескоста // Держава та регіони. — Серія: Економіка та підприємництво. — 2009. — № 1. — С. 114 – 117. 6.Бланк И. А. Финансовый менеджмент : Ученый курс / И. А. Бланк. — 2 – е изд., перераб. и доп. — К. : Эльга, Ника – центр, 2004. — 656 с. 7.Мальцева А. А. Управление дебиторской задолженностью на промышленных предприятиях : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. эконом. наук : спец. 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» / А. А. Мальцева. — Орел, 2007. — 24 с. 8.Гречан А. П. Инновационный подход до управления финансами предприятий / А. П. Гречан, О. С. Бондаренко // Проблемы науки. — 2008. — №2. — С.2–8. 9. Костецкий Я. І. Аналіз дебіторської заборгованості аграрних підприємств / Я. І. Костецкий // Інноваційна економіка. — 2009. — №4. — С. 99 – 103. 10.Нашкерська М. М. Управління дебіторською заборгованістю у структурі оборотного капіталу підприємства / М. М. Нашкерська // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». — Серія: Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. — 2009. — № 647. — С. 136 – 140. 11.Роганова Г. О. Актуальні проблеми управління дебіторською заборгованістю підприємств / Г. О. Роганова // Вісник Донецького національного університету економіки і торгівлі ім. Михайла Туган-Барановського. — Серія: Економічні науки. — 2009. — № 3. — С. 247 – 257. 12.Дубровська С. В. Управління дебіторською заборгованістю підприємств вантажного автотранспорту: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / Дубровська Євгенія Володимирівна. — Х., 2010. — 259 с.

**Bibliography (transliterated) :** 1. Novikova, N. M. *Upravlinnyaya debitors'koyu zaborhovanistyutvorhovel'nykhpidpryyemstv*. Dvs. ... kand. ekon. nauk. Kiev, 2008. Print. 2. Semenov, H. A., A. V. Buhay and O. O. Yeroputova. *Ekonomichnyy mekhanizmy formuvannya ta vykorystannya oborotnoho kapitalu pidpryyemstv*. Zaporozhy: KPU, 2009. Print. 3. Chernenko, L. V. *Upravlinnyaya debitors'koyu zaborhovanistyutv ahrarnykh pidpryyemstvakh*. Avtoref.dys. na zdobuttya nauk. stupenya kand. ekon. nauk. Kiev, 2008. Print. 4. Lihonenko, L. O., N. M. Novikova. *Upravlinnyaya debitors'koyu zaborhovanistyutv pidpryyemstva*. Kiev: Kyiv. nats. torh. – ekon. un-t, 2005. Print. 5. Lyshchenko, O. H., H. M. Beskosta. “Analiz debitors'koyi zaborhovanosti v systemi upravlinnyaya pidpryyemstv.” *Derzhava ta rehiony. Seriya: Ekonomika ta pidpryyemnystvo*. No. 1. 2009. 114–117. Print. 6. Blank, I. A. *Finansovyy menedzhment*. Kiev: Jel'ga, Nika – centr, 2004. Print. 7. Mal'ceva A. A. *Upravlenie debitors'koyi zadolzhennost'ju na promyshlennykh predpriyatijah*. Avtoref.dys. na soiskanie uchen. stepeni kand. jekonom. nauk. Orel, 2007. Print. 8. Hrechani, A. P., O. S. Bondarenko “Innovatsiyni pidkhody do upravlinnyaya finansamy pidpryyemstv.” *Problemy nauky*. No. 2. 2008. 2–8. Print. 9. Kostets'kyy, Ya. I. “Analiz debitors'koyi zaborhovanosti ahrarnykh pidpryyemstv.” *Innovatsiyna ekonomika*. No. 4. 2009. 99–103. Print. 10. Nashkers'ka, M. M. “Upravlinnyaya debitors'koyu zaborhovanistyutv u strukturі oborotnoho kapitalu pidpryyemstva.” *Visnyk Natsional'noho univertsytetu «L'viv's'ka politekhnika»*. Seriya: Menedzhment ta pidpryyemnystvo v Ukraini: etapy stanovlennya i problemy rozvytku. No. 647. 2009. 136 – 140. Print.

11. Rohanova, H. O. "Aktual'ni problemy upravlinnya debitors'koyu zaborhovanistyuu pidpryyemstv." *Visnyk Donets'koho natsional'noho universytetu ekonomiky i torhivli im. Mykhayla Tuhana-Baranovs'koho*. – Seriya: *Ekonomichni nauky*. No. 3. 2009. 247–257. Print.

12. Dubrovs'ka, Ye. V. *Upravlinnya debitors'koyu zaborhovanistyuu pidpryyemstv vantazhnoho avtotranspotu. Dys. ... kand. ekon. nauk*. Kharkov, 2010. Print

Надійшла (received) 20.03.2016

*Бібліографічні описи / Библиографические описания / Bibliographic descriptions*

**Дослідження тенденцій процесу формування та погашення дебіторської заборгованості на підприємствах вантажного патотранспорту / Є. В. Кильницька, С. В. Глухова // Вісник НТУ «ХПІ» Актуальні проблеми управління та фінансово-господарської діяльності підприємства. – Х. : НТУ «ХПІ», 2016 – № 24 (1196). – С. 36–41. – Бібліогр.: 12 назв. – ISSN 2304-621X**

**Исследование тенденций процесса формирования и погашения дебиторской задолженности на предприятиях грузового автотранспорта / Е. В. Кильницкая, С. В. Глухова // Вестник НТУ «ХПИ». Серия: Актуальные проблемы управления и финансово-хозяйственной деятельности предприятия. – Х. : НТУ «ХПИ», 2016. – № 24 (1196). – С. 36–41. – Библиогр.: 12 назв. – ISSN 2304-621X.**

**Research of tendencies of process forming and liquidation of account receivable on the enterprises of freight motor transport / V. Kilnits'ka, V. Gluhova // Bulletin of NTU "KHPI". Series: Actual problems of management and financial-economic activity of the enterprise. – Kharkiv : NTU "KhPI", 2016.– No 24 (1196). – P. 36-41. – Bibliogr.: 11 names. – ISSN 2304-621X.**

*Відомості про авторів / Сведения об авторах / About the Authors*

**Кильницька Євгенія Володимирівна** – кандидат економічних наук, Харківський національний університет будівництва та архітектури, доцент кафедри економіки; тел.:(050) 605-37-57; e-mail: dubrochka@mail.ru.

**Кильницкий Евгения Владимировна** – кандидат экономических наук, Харьковский национальный университет строительства и архитектуры, доцент кафедры экономики; тел.:(050) 605-37-57; e-mail: dubrochka@mail.ru.

**Kylnytska Yevheniya Volodymyrivna** – candidate of economic sciences, Kharkiv National University of Engineering and Architecture, Associate Professor at the Department of economics; tel.: (050) 605-37-57; e-mail: dubrochka@mail.ru.

**Глухова Світлана Вячеславівна** – кандидат економічних наук, доцент, Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», доцент кафедри економіки та маркетингу; тел.:(066) 145-12-16; e-mail:gluxova@ukr.net.

**Глухова Светлана Вячеславовна** – кандидат экономических наук, доцент, Национальный технический университет «Харьковский политехнический институт», доцент кафедры экономики и маркетинга; тел.: (066) 145-12-16; e-mail:gluxova@ukr.net.

**Glukhova Svetlana Vyacheslavovna** – candidate of economic sciences, Docent, National Technical University "Kharkiv Polytechnic Institute", Associate Professor at the Department of Economics and Marketing; tel.: (066) 145-12-16; e-mail:gluxova@ukr.net.