

строительной отрасли. Все программные продукты создают собственные базы данных, использование которых в других программах затруднено, но чаще вообще невозможно.

С учетом изложенного, для целей формирования фундаментальных подходов при разработке программного обеспечения организационно-экономических расчетов в управлении строительными организациями следует исходить, во-первых, из структуры и содержания единой информационной базы (банк данных).

Банк данных строительной организации, подрядчика, заказчика и т. п. должен состоять из ряда баз данных. Это: база данных нормативно-правовой информации, кадры, потребители, поставщики, базы данных бухгалтерского учета, управленческого и аналитического учетов и т. п.

Для формирования целостной автоматизированной системы организационно-экономических расчетов (решения управленческих задач), основанной на информационных подходах, следует исходить из условий интеграции программ пользователей с базами данных и баз данных с пользователями, предусмотрев в последнем случае три уровня доступа пользователей к базе данных: с правом внесения изменений, только с правом чтения и с ограниченным доступом.

Во-вторых, разработчикам программных продуктов следует начинать продвижение своего продукта не с нынешних пользователей, а с будущих, т. е. нынешних студентов сузов и вузов соответствующего профиля, так как использование программного обеспечения требует, кроме освоения его функционала, психологической адаптации к нему, что значительно легче и быстрее происходит в образовательном процессе.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://rsc.by/nash-katalog/programmnye-kompleksy>
2. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://niits.bntu.by/smrw.html>

3. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.belsmeta.by/programm>
4. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://smash.by/smash6.htm>
5. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://armpt.by/>
6. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://belstroyka.by/smetaonline.html>
7. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://freeanalogs.ru/MSPProject>
8. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.visualdata.ru/products/ppr.html>
9. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://amilen.ru/node/2>
10. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.obnovisoft.ru/dial-plan-wizard>
11. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.spds.ru/download/ppr/ppr-4.html>
12. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.nanocad.ru/products/detail.php?ID=227665>
13. Талапов, В.В. Основы BIM: Введение в информационное моделирование зданий. – М.: ДМК Пресс, 2011. – 392 с.
14. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.urspectr.info/>
15. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.business-info.by/>
16. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://profmedia.by/ips/1130/>
17. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://expert.by/products/expert/>
18. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.stn.by/page.php?p=83>
19. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://kpi-drive.ru/>
20. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://allsoft.by/product/48934/>

Материал поступил в редакцию 15.05.2018

KUZMICH P.M., MILASHUK K.S. Software and information support of economic and organizational calculations in construction

In this article the complex of software of organizational and economic calculations is considered. It can be used in construction companies, at developers, in structures that perform the functions of the customer, etc.

УДК 06.81.30

Обухова И.И.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ КРЕДИТНЫМИ ОТНОШЕНИЯМИ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Введение. В решении задач инновационного этапа развития белорусской экономики важнейшую роль играет транспортный комплекс. При этом на автомобильный транспорт приходится более 57% грузовых перевозок, обеспечивающих внутренние и международные грузопотоки. Как отмечается в Государственной программе развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы [1], по сравнению с 1990 годом грузооборот автомобильного транспорта общего пользования возрос в 3,2 раза в связи с активным развитием международных автомобильных потоков и увеличением среднего расстояния перевозки грузов. За 2010–2015 годы общий объем международных грузоперевозок повысился почти в два раза, чему в немалой степени способствовало заключение двусторонних и многосторонних международных договоров, а также межправительственных соглашений с рядом стран.

Дальнейшее развитие всех видов деятельности транспортного комплекса Республики Беларусь требует не только либерализации условий автомобильных перевозок, но и роста конкурентоспособности белорусских перевозчиков на внутреннем и международном рынке. Решение этой задачи непосредственно связано со своевременным обновлением парка транспортных средств.

Ключевыми показателями III раздела Государственной программы

развития автомобильного транспорта на текущее 5-летие является увеличение грузооборота транспорта к 2020 году до 106,8 % и рост пассажирооборота транспорта до 102,4% по отношению к 2015 году. В подпрограмме 2 «Развитие автомобильного, городского электрического транспорта и метрополитена Республики Беларусь» намечены основные пути достижения этих показателей: рациональное использование имеющегося парка всех видов транспорта и повышение эффективности функционирования транспортных предприятий на основе совершенствования технической базы, применения логистических систем и аутсорсинга. Финансовое обеспечение подпрограммы 2 предусматривается в размере 37,8 трлн BYR (3,78 млн BYN), из них 87 % составят средства местных бюджетов и бюджета г. Минска, выделяемые на сбалансированное развитие городского пассажирского транспорта. Финансирование мероприятий по совершенствованию грузового транспортного комплекса будет осуществляться за счет собственных средств организаций и кредитных ресурсов.

Кредитно-инвестиционная политика предприятий. Создание на транспортных предприятиях комплексных систем управления кредитными отношениями, на наш взгляд, позволит повысить эффективность инвестиционной деятельности и ускорить процессы инновационного обновления средств транспорта.

Обухова Инна Ивановна, к.э.н., доцент, профессор кафедры бухгалтерского учета, анализа и аудита Брестского государственного технического университета.

Беларусь, БрГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

Таблица 1 – Показатели экономической деятельности транспорта

Показатели, ед. изм.	2011	2012	2013	2014	2015
Число организаций транспорта, единиц	8404	10338	13696	13793	13228
Из них автомобильного грузового, единиц	4616	6229	9073	9048	8502
Удельный вес, %	54.9	60.3	66.2	65.6	64.3
Грузооборот транспорта, всего, млрд тонно-километров	134.3	131.9	130.8	131.8	126.0
В т. ч. автотранспортом	19.4	22.0	25.6	26.7	24.5
Удельный вес автотранспорта в грузообороте, %	14.4	16.7	19.6	20.3	19.4
Инвестиции в основной капитал деятельности транспорта, трлн руб.	8.17	16.95	17.06	18.42	17.80
В % к предыдущему году, в сопоставимых ценах	139.2	117.0	83.8	94.9	82.7
Уд. вес инвестиций в общем объеме, %	8.3	11.0	8.1	8.2	8.5
Коэффициент ввода в действие основных средств, %	3.5	5.0	3.6	4.2	2.9

Примечание: таблица составлена на основании [3]

Таблица 2 – Показатели эффективности деятельности ООО «Прима-транс»

Показатели, ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Выручка от реализации, млн руб.	12 666	18 981	28 278	48 290
Полная себестоимость, млн руб.	12 587	19 676	27 776	43 070
в т. ч. себестоимость реализованных услуг, млн руб.	11 942	18 005	25 208	38 970
управленческие расходы, млн руб.	645	1 671	2 568	4100
Прибыль от реализации, млн руб.	79	-695	502	1120
Прибыль по текущей деятельности	402	-472	1 084	1340
Прибыль по инвестиционной деятельности	-33	-114	153	-360
Прибыль по финансовой деятельности	200	610	-1 595	-40
Прибыль до налогообложения	569	24	144	940
Чистая прибыль	458	27	87	850
Рентабельность оборота, %	0,6	-3,66	1,78	2,3
Рентабельность услуг, %	0,63	-3,5	1,8	2,6

Для выбора объекта исследования нами была изучена структура парка грузовых транспортных средств в Беларуси. На 1.01.2011 года 46.1% грузового транспорта принадлежало организациям государственной формы собственности, 53.9% – частной, в том числе и предприятиям с участием иностранного капитала. При этом основная доля грузовых транспортных средств в республике была сосредоточена в организациях Минсельхозпрода (29% от общего количества), Минтранса (7%), Белкоопсоюза (5%), Минпрома, Минэнерго и Минстройархитектуры (по 4%).

В Общих положениях Государственной программы развития автомобильного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 годы отмечена устойчивая тенденция к сокращению объема грузоперевозок в транспортных организациях Минтранса и повышению активности промышленных, сельскохозяйственных и негосударственных предприятий грузового транспорта [2].

В данном программном документе содержатся сведения о техническом состоянии транспортных средств. Так, только 16% грузового транспорта на начало 2011 года имели срок эксплуатации до 3 лет, 15.8% – от 3 до 8 лет, 7% – от 8 до 10 лет, 9.3% – от 10 до 13 лет и 51.9% – свыше 13 лет. Следовательно, степень износа транспортных средств достаточно велика, и требуются значительные инвестиции для обновления и модернизации грузового парка Республики Беларусь.

Однако, как видно из таблицы 1, несмотря на увеличение с 2013 года числа организаций грузового транспорта и их удельного веса в общем грузообороте, темпы динамики инвестиций в основной капитал этого вида деятельности снизились от 139.2% в 2011 году до 82.7% в 2015 году.

Удельный вес инвестиций в обновление основного капитала транспортных предприятий в рассматриваемом периоде составлял чуть более 8% общего объема капиталовложений, что привело к снижению коэффициента ввода в действие основных средств от 5% в 2012 году до 2.9% на начало 2015 года. Следовательно, обновление грузового транспорта в белорусских организациях идет очень

медленно, главным образом из-за отсутствия достаточного объема финансовых ресурсов.

Для реализации задач, поставленных действующей Государственной программой, транспортным предприятиям всех организационно-правовых форм необходимо совершенствовать инвестиционную политику в части обоснования первоочередных объектов инвестирования и рационального использования собственных, привлеченных и заемных финансовых ресурсов.

Предлагаемая системная модель оптимизации кредитно-инвестиционного механизма разработана на примере известной в Брестском регионе транспортной компании – ООО «Прима-транс», которая является членом добровольной ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП». ООО «Прима-транс» осуществляет грузовые международные и транзитные перевозки, а также оказывает транспортно-экспедиционные услуги своим клиентам – резидентам и нерезидентам.

Основные грузопотоки ООО «Прима-транс» направлены на ввоз оборудования, комплектующих и узлов из стран Шенгенского соглашения для производства продукции белорусскими предприятиями, а также на вывоз экспортных грузов с территории страны и транзитные перевозки из государств ЕС в страны СНГ.

Характеристика финансово-экономического положения ООО «Прима-транс» выполнена методами экспресс-диагностики на основе анализа информации бухгалтерской отчетности предприятия за 2012–2016 годы.

На 1-м этапе были рассчитаны показатели эффективности деятельности предприятия в виде общей рентабельности оборота и транспортных услуг (таблица 2).

Как видно из результатов анализа, наиболее сложное положение у предприятия наблюдалось в 2014 году, когда были получены убытки по текущей и инвестиционной деятельности и показатели рентабельности имели отрицательное значение. В 2015 году объем транспортных услуг значительно вырос, увеличилась выручка от их реализации и прибыль по текущей деятельности. Однако и рентабельность оборота, и рентабельность услуг были недостаточны для

Таблица 3 – Показатели финансового состояния ООО «Прима-транс»

Показатели на конец года, ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Долгосрочные активы, млн руб.	12 095	16 401	24 676	28 460
Краткосрочные активы, млн руб.	3 242	4 295	7 312	11 320
Краткосрочные фин. вложения, млн руб.	-	-	-	-
Денежные средства, млн руб.	360	649	968	890
Валюта баланса, млн руб.	15 337	20 696	31 988	39 780
Собственный капитал, млн руб.	11 241	14 475	21 949	26 280
Долгосрочные обязательства, млн руб.	763	2 952	2 541	5 810
Краткосрочные обязательства, млн руб.	3 333	3 269	7 498	7 690
Коэффициент текущей ликвидности, $k_{тл}$	0,97	1,31	0,98	1,47
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами, $k_{сос}$	-0,03	0,24	-0,03	0,32
Коэффициент обеспеченности финансовых обязательств активами, $k_{офоа}$	0,27	0,3	0,31	0,34
Коэффициент абсолютной ликвидности, $k_{ал}$	0,1	0,11	0,19	0,15
Коэффициент оборачиваемости совокупного капитала, $k_{оок}$		18981 / 18016 = 1,05	28278 / 26342 = 1,07	48290 / 35884 = 1,35
Коэффициент оборачиваемости оборотных средств, $k_{оок}$		18981 / 3768.5 = 5,04	28278 / 5803.5 = 4,87	48290 / 9316 = 5,18

обеспечения стабильного функционирования и инновационного развития предприятия. В 2016 году выручка от реализации транспортных услуг возросла еще более значительно, а также увеличилась почти в 10 раз чистая прибыль предприятия. Тем не менее, как показали выполненные расчеты, рентабельность хоть и выросла, однако ее значения не достигают и 3%, что в условиях инфляционной экономики явно недостаточно.

Для того чтобы выяснить, как это повлияло на финансовое состояние предприятия на следующем этапе, мы рассчитали показатели платежеспособности и деловой его активности в анализируемом периоде (таблица 3).

Мы видим, что в 2015 году ухудшились показатели текущей ликвидности, а коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами принял отрицательное значение, что свидетельствует о недостаточности средств для финансирования даже текущей деятельности предприятия. Тем не менее, абсолютная ликвидность, обеспеченность финансовых обязательств активами, а также коэффициенты оборачиваемости в анализируемом периоде постепенно увеличивались и в 2016 году практически достигли нормативных значений.

Для того чтобы подтвердить вывод о положительных тенденциях динамики финансово-экономического положения ООО «Прима-транс», далее была дана оценка вероятности банкротства предприятия, выполненная с использованием двухфакторной модели Алтмана [4, с. 64–98]. Полученный нами результат оказался меньше 50%, следовательно, у предприятия имеется реальная возможность стабилизировать ситуацию на основе модернизации производства и обновления технической базы.

Для того, чтобы осуществить необходимые преобразования в ООО «Прима-Транс», нужна обоснованная программа инновационных мероприятий и значительные финансовые ресурсы. В условиях ограниченности собственного капитала важнейшим инвестиционным источником являются различные виды кредита, обеспечение эффективности использования которых требует рациональной инвестиционной политики предприятия и создания соответствующего механизма ее реализации.

Элементы предлагаемого кредитно-инвестиционного механизма разработаны нами на основе системного подхода [5]. Модель системы управления кредитными отношениями предприятия представлена на рисунке 1, а описание ее системных объектов выполнено на материалах ООО «Прима-транс».

- Объектом управления в данном механизме являются кредитные отношения. Входная информация в виде стратегических целей предприятия и тактических задач инвестирования отражает текущее положение организации и требования рыночной среды к ее развитию. С учетом внутренних и внешних параметров выбирается объект инвестирования (долгосрочные и краткосрочные активы) и методы финансирования (самофинансирование, кредитование, смешанное финансирование).

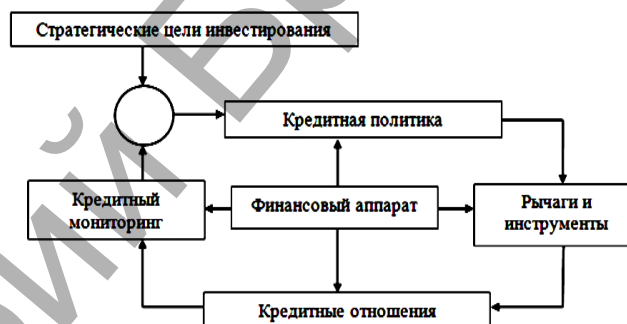


Рисунок 1 – Кредитно-инвестиционный механизм предприятия

Источники самофинансирования инвестиций формируются за счет собственного капитала, нераспределенной прибыли, амортизационных отчислений, структура которых в ООО «Прима-транс» в 2013–2015 гг. приведена в таблице 4.

Как видно из таблицы 4, в анализируемом периоде вследствие переоценки основных средств предприятия более чем в 2 раза увеличилась величина добавочного капитала, и в 1,4 раза – нераспределенной прибыли, что является результатом более эффективной работы предприятия в 2015 году. С каждым годом происходит также увеличение общей суммы амортизации. В целом величина собственных источников финансирования текущей и инвестиционной деятельности предприятия за 2 года возросла почти на 87%, однако часть этого прироста объясняется ценовыми факторами и не отражает реальной динамики.

- На основании конкретизации целей и объектов инвестирования разрабатываются мероприятия кредитной политики организации. Для этого выполняется ретроспективный анализ эффективности уже привлеченных кредитов и используемых методов финансирования, затем производится обоснование целесообразности кредитования, определяются предельно допустимые объемы заемных средств и оценивается кредитоспособность предприятия. Предлагаемая схема разработки кредитной политики предприятия показана на рисунке 2.

Объектами инвестирования в ООО «Прима-транс» являются текущая деятельность и обновление парка грузовых транспортных средств.

Анализ бухгалтерской отчетности рассматриваемого предприятия показал, что наряду с собственными инвестиционными источниками в анализируемом периоде использовались и заемные средства в виде банковских кредитов и международного лизинга. Таким образом, методом инвестирования на данном предприятии служит смешанное финансирование.

Главным кредитором предприятия является банк «БелВЭБ». В 2013 году банком была открыта кредитная линия для строительства офисного здания ООО «Прима-транс» на сумму 100 тысяч EUR. В 2014 году было получено 60 тысяч EUR, в 2015 году – 26,8 тысяч EUR.

Таблица 4 – Состав собственных источников финансирования, млн руб.

Показатели на конец года	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Уставный капитал	65	65	65
Добавочный капитал	9 702	12 904	19 841
Нераспределенная прибыль	1 474	1 506	2 043
Итого собственный капитал	11 241	14 475	21 949
Амортизация	3 558,8	4 128,7	5 662,6
В том числе собственных средств	2 158,4	3 162,1	3 925,5
Средств, приобретенных в лизинг	1 400,4	966,6	1 737,1
Собственные источники, всего	14799.8	18603.7	27611.6



Рисунок 2 – Этапы разработки кредитной политики

В рассматриваемом периоде предприятие сотрудничало также с международными лизинговыми компаниями ООО «Риетуму Лизинг» и СООО «Райффайзен-Лизинг». Изученные в процессе исследования бухгалтерские документы свидетельствуют о том, что свои обязательства по взятым кредитам ООО «Прима-транс» в целом выполняло своевременно.

В таблице 5 приведены данные о долгосрочных и краткосрочных кредитных обязательствах предприятия на начало и конец 2016 года.

Мы видим, что в 2016 году предприятие не привлекало краткосрочных кредитов в текущую деятельность. В то же время обязательства по долгосрочным банковским и лизинговым кредитам к концу 2016 года увеличились почти в 1,5 раза, что, как было доказано ранее, способствовало улучшению его финансово-экономического состояния.

В таблице 6 выполнено сопоставление темпов динамики кредитных обязательств с динамикой собственного капитала и активов предприятия.

Оценка эффективности кредитных отношений предприятия в 2016 году производилась нами путем проверки соблюдения ряда принципов [6]:

- темп динамики собственного капитала должен быть больше темпа динамики банковского кредита. Как видно из таблицы 6, данное соотношение не соблюдается;
- темп динамики совокупных активов должен быть больше темпа динамики банковского кредита – этот принцип тоже не соблюдается. Это свидетельствует о чрезмерно активном процессе привлечения заемного капитала и может привести предприятие к потере финансовой независимости.

В то же время темпы динамики банковского кредита ниже темпов роста кредитных обязательств; доля банковских кредитов в об-

щей величине заемного капитала находится в допустимых пределах (20–40%), а также соотношение между долгосрочными и краткосрочными кредитами меньше соотношения между соответствующими активами предприятия.

Таким образом, ретроспективный анализ кредитных отношений ООО «Прима-транс» позволяет сделать вывод о целесообразности дальнейшего использования заемных ресурсов для инновационного развития предприятия, обновления и модернизации автопарка и других целей инвестирования.

- Рычагами кредитно-инвестиционного механизма служат алгоритмы обоснования целесообразности привлечения кредитов, расчета предельного их объема и соотношения между краткосрочными и долгосрочными кредитами, а также определения возможных условий кредитования на основе оценки кредитоспособности предприятия по методике, принятой в обслуживающем банке [6].

Оценка кредитоспособности ООО «Прима-транс» выполнялась путем проведения финансовой диагностики для определения рейтинговой оценки предприятия, как потенциального кредитозаемщика, по методике, применяемой в ЗАО «МТБанк» – одном из ведущих банков по кредитованию субъектов малого и среднего бизнеса.

Исследование ряда финансовых показателей нашего предприятия с учетом «золотого правила экономики», наличия дебиторской задолженности и ее доли в краткосрочных активах позволяет отнести ООО «Прима-транс» ко 2-му классу платежеспособности.

При кредитовании такого предприятия существует определенная степень риска, и банк может выдать ему кредит при условии наличия высоколиквидного залогового имущества, оценочная стоимость которого должна быть не меньше суммы кредита с начисленными процентами. Следовательно, обращаясь за кредитом, руководству предприятия необходимо определиться с выбором соответствующего требованиям банка объекта залога.

Таблица 5 – Кредитные обязательства ООО «Прима-транс», млн руб.

Наименование показателей, млн руб.	31.12. 2015 г.	31.12.2016 г.
Долгосрочные кредиты и займы	610	890
Долгосрочные обязательства по лизинговым платежам	950	3130
Прочие долгосрочные обязательства	-	1790
Краткосрочные кредиты	-	-
Краткосрочная часть долгосрочных обязательств	1250	1090
Итого:	2810	6900

Таблица 6 – Кредитные обязательства ООО «Прима-транс» в 2016 г., млн руб.

Показатели, млн руб.	Обозначение	Величина		Темпы динамики, %	Анализ
		н. г.	к. г.		
Собственный капитал	СК	2193	2628	119,8	119,8% <145,9
Кредитные обязательства	КО	2810	6900	245,5	245,5% >119,8%
Банковский кредит	БК	610	890	145,9	145,9% <245,5%
Доля банковского кредита	дбк	21,7%	12,9%	59,5	<40%
Общая стоимость активов	А	31 988	39 780	124,4	124,2% <145,9%
Отношение долгосрочных и краткосрочных кредитов	ДК/КК	0,48	0,82	170,8	ДК/КК < ДА/КА
Соотношение долгосрочных и краткосрочных активов	ДА/КА	3,37	2,51	74,5	ДА/КА > ДК/КК

- Обратная связь выполняет функции контроля состояния кредитных отношений и анализа эффективности кредитного механизма на всех этапах реализации кредитно-инвестиционной политики. Эти задачи возложены на подсистему кредитного мониторинга.

Процедуры кредитного мониторинга направлены на создание благоприятных условий для использования кредитных ресурсов в текущей и инвестиционной деятельности предприятия. На этом этапе специалистами финансовых служб прогнозируется возможность обеспечения своевременных расчетов по кредитам.

В течение всего срока кредитования службы кредитного мониторинга предприятия и банка следят за текущей ситуацией и целевым использованием кредитных средств, выявляют факторы риска и предпринимают меры по их уменьшению. Соблюдение кредитной дисциплины в выполнении обязательств предприятия перед кредиторами является обязательным условием возобновления кредитных отношений с тем или иным банком.

Заключение. В настоящее время белорусские предприятия во всех сферах экономики активно пользуются различными кредитами для того, чтобы обеспечить непрерывность и ритмичность своей деятельности. Однако, как показали результаты исследования, эффективность использования заемных ресурсов в транспортных организациях недостаточна, что ухудшает их финансовое состояние.

Одной из причин сложившейся ситуации, на наш взгляд, является отсутствие на предприятиях системного подхода к разработке и реализации кредитно-инвестиционной политики. Проблема усугубляется нестабильностью макроэкономической ситуации в Беларуси и странах-партнерах, которая оказывает негативное воздействие на состояние кредитной сферы, ведет к росту кредитных опасностей, снижает активность коммерческих банков и ужесточает условия кредитования субъектов хозяйствования.

Создание на предприятиях транспортной сферы и других отраслей экономики механизма управления кредитными отношениями на основе предложенной системной модели позволит повысить эффек-

тивность их кредитно-инвестиционной деятельности. Научно-обоснованный подход к определению объектов инвестирования и источников финансирования с учетом результатов ретроспективного анализа кредитных отношений предприятия в предшествующих периодах даст возможность с помощью описанной методики обосновать необходимость и целесообразность привлечения заемных средств, определить рациональную структуру кредитов и создать условия для их эффективного использования.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016-2020 годы. Утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 28.04.2016 № 345 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.government.by/upload/docs> – Дата доступа: 10.11.2017.
2. Государственная программа развития автомобильного транспорта Республики Беларусь на 2011 - 2015 годы. Утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 24.12.2010 N 1886. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/> – Дата доступа: 10.11.2017.
3. Транспорт и связь в Республике Беларусь. Статистический сборник : Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск, 2016. – 115 с.
4. Altman, E. Corporate Financial Distress and Bankruptcy: Predict and Avoid Bankruptcy, Analyze and Invest in Distressed Debt / E. Altman, E. Hotchkiss // John Wiley and Sons, Ltd. 2005. – 354 с.
5. Обухова, И.И. Проектирование финансового механизма предприятия на основе системного подхода / И.И. Обухова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : международный сборник научных трудов : в 2-х ч. – 2012 г. : Вып. 5. – Гомель: БелГУТ, 2012. – Ч. 2. – С. 217–226.
6. Хомичук, В.Ю. Кредитно-инвестиционная политика предприятия / В.Ю. Хомичук // Сборник конкурсных научных работ студентов и магистрантов. – Брест: Изд-во БрГТУ, 2016. – Ч. 2 – С. 48–52.

Материал поступил в редакцию 13.02.2018

ОБУКHOVA I.I. The system of management of credit relations of transport enterprises

The results of the research aimed at creating a credit and investment mechanism of road transport enterprises are presented. The necessity of improvement of investment policy is proved and the system model of management of credit relations of transport enterprise is offered. Procedure credit-investment mechanism has been tested on materials LLC "Prima-trans". Recommendations on carrying out the main stages of development and implementation of investment policy of the enterprise are given.