

препятствует сложившийся порядок: отражения этих операций; в учете; расчетов между арендодателями и арендаторами.

Поскольку заемный основной капитал по существу не отличается от собственного основного капитала, то его размер предлагается определять в среднем за период по формуле:

$$O_k^3 = O_c^{OT.3} + (C^{НП} + C^{РБП} + C^{ГП} + C^{ИО} + C^D) f_E^{a.3} / 100,$$

где $O_c^{OT.3}$ – остаточная стоимость заемных (арендованных или полученных в лизинг орудий труда), в среднем за период, млн руб.; $C^{НП}$, $C^{РБП}$, $C^{ГП}$, $C^{ИО}$, C^D – размер капитала, соответственно, в форме незавершенного производства, расходов будущих периодов, готовой продукции, изделий отгруженных (выполненных работ и оказанных услуг), денежных средств, в среднем за период, млн руб.; $f_E^{a.3}$ – удельный вес издержек по амортизации (восстановлению) в денежной форме денежных средств воплощенных в заемных орудия труда, в издержках производства транспортной компании, %.

Размер основного капитала организации предлагается определять путем суммирования собственного и заемного основного капитала $O_k = O_k^C + O_k^3$.

В современной экономической литературе эти вопросы не обсуждаются, поскольку наверное считаются решенными правильно и полностью, хотя при этом отсутствует обоснование порядка оценки орудий труда, передаваемых (получаемых) в аренду (лизинг), а также учета издержек по амортизации (восстановлению) в денежной форме денежных средств, воплощенных в объектах, переданных (полученных) в аренду (лизинг).

В результате изучения теории и практики отражения операций по аренде (лизингу) орудий труда приходим к выводу о необходимости существенного изменения взглядов на аренду (лизинг), как явление, на порядок учета издержек по амортизации (восстановлению) в форме денежных средств, воплощенных в объектах, переданных (полученных) в аренду (лизинг), а также на сущность платы за аренду (лизинг) и на ее источники.

Исходным пунктом в формировании объективного понимания аренды орудий труда, по нашему мнению, должно быть то, что арендодатель после возврата орудий труда из аренды должен получить в свое распоряжение от арендатора: объект, изношенный в соответствии с истекшим сроком полезного использования; денежные средства в возмещение его износа за период аренды в размере издержек по амортизации (восстановлению) в денежной форме денежных средств, воплощенных в орудиях труда за период нахождения объекта в аренде, а также доход от

сдачи объекта орудий труда в аренду, размер которого был установлен договором.

УДК 658.14:656.2

МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМИ РИСКАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Воловельская И.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

Современное состояние рыночной экономики определяет тот факт, что каждое происходящее событие имеет какую-либо степень неопределенности и, следовательно, независимо от желания, предприятию приходится испытывать влияние различных, как положительных, так и отрицательных факторов, присущих существующей экономике и выбранному направлению деятельности.

Следует отметить, также, что в процессе реформы отечественных железных дорог меняются экономические методы управления. Как подтверждает практика реформирования, его основной задачей является управление финансами и обеспечение прозрачности денежных потоков.

Однако предприятия железнодорожного транспорта не могут полноценно функционировать в результате влияния рисков, дестабилизирующих финансовый сектор, приводящих к невыполнению бюджета и к отрицательным показателям финансовой деятельности предприятия.

В условиях объективного существования финансового риска и связанного с ним различного рода потерь, возникает потребность в разработке механизма, который бы позволил бы наилучшим образом с точки зрения поставленных предприятием целей, идентифицировать риск на предприятии и, по возможности, нейтрализовать его в ходе принятия управленческих решений. Таким механизмом может стать процесс управления финансовым риском на предприятиях железнодорожного транспорта.

Характерной чертой любой ситуации, связанной с принятием решения, является наличие большого числа возможных вариантов действий. Проработка каждого из них требует значительных умственных, денежных и временных затрат. Поэтому в условиях необходимости принятия решения связанного с финансовыми рисками, когда требуется минимизация всех затратных усилий, возникает необходимость создания информационной базы.

Адаптивная модель вероятности возникновения рисков, реализованная на базе системы индикаторов, заключающаяся в

накоплении данных по возникновением рисков ситуаций и последующей корректировки их базовой вероятности с учетом статистики, позволяет спрогнозировать возможные риски, а значит, определить систему управленческих действий в сложившихся условиях.

УДК 621.331

МОДЕЛИРОВАНИЕ РИСКОВ ПОТЕРИ ДОХОДА ПРИ ПОВЫШЕНИИ ЦЕНЫ НА УСЛУГИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Герасименко П.В., д.т.н., профессор (ПГУПС)

В настоящее время для риска не существует устоявшегося понятия. Однако его связывают с неопределенностью, угрозами или потерями, которые ожидаемы в будущем и осмысливаются при планировании, проектировании или прогнозировании, после чего учитываются при выработке управляющих решений. Таким образом, его связывают с нежелательными событиями или контролируруемыми величинами, которые могут возникнуть или изменяться в процессе реализации планируемых замыслов.

Измеряется риск различными показателями. Наиболее широко используется в качестве показателя вероятность достижения нежелательного события, в случае конечного счетного числа реализуемых событий, или не достижения желаемого значения контролируемой величины. В случае непрерывного изменения контролируемой величины, под показателем риска понимают вероятность попадания этой величины в определенную критическую область.

Для более корректного показателя риска дополнительно вводится функция полезности, которая зависит от контролируемой случайной величины. Задается она плотностью распределения.

Повышение цены на перевозки железнодорожным транспортом вызывает неудовлетворительный спрос на услугу, что в конечном итоге приводит к потере компанией дохода.

Необходимо отметить, что на практике спрос возникает в различных областях и трактуется как желание или конкретная потребность в услуге, подкрепленная покупательной способностью. В отличие от потребности спрос анализируется на основе информации об объемах оказанных услуг, например перевезенных пассажиров (проданных билетов) или груза. Спрос с повышением цены

услуги имеет тенденцию снижаться. Несмотря на направление снижения, величину его при одинаковой цене указать не возможно, так как она может принимать различные значения, поскольку спрос зависит также и от других факторов, например, при транспортных перевозках от зарплаты будущих пассажиров.

Как известно, цена услуги жестко связана с числом ее потребителей. Закономерность эта имеет степенную убывающую зависимость. При этом показатель степени меньше нуля. Эластичность такой функции равна показателю степени. В случае, когда степень по модулю меньше единицы, то спрос при повышении цены на один процент уменьшается на величину меньше процента. Тогда доход должен увеличиться, поскольку влияние цены будет в большей степени, чем влияние спроса. Однако, поскольку связь имеет вероятностный характер, то следует учитывать разброс значения величины спроса. В реальных условиях спрос может достигать значений из определенного интервала и принимать величину падения больше одного процента.

Следовательно, при моделировании и прогнозировании величины спроса требуется проводить не только точечную, но интервальную оценку спроса. При наличии возможности для спроса (контролируемой случайной величине) принимать любое значение из доверительного интервала, то доход может, как превышать желаемое прогнозируемое значение, так и быть меньше его. Таким образом, повышение цены не обеспечивает желаемый результат с вероятностью единица, а потому необходимо оценить риск не достижения (потери) желаемого дохода.

В предлагаемой методике моделирования риск оценивается возможным отклонением взвешенного спроса от его средневзвешенного значения. В основе метода определения показателя риска служит аппарат теории вероятностей и математической статистики. Вероятность не достижения планируемого дохода вычисляется по плотности распределения спроса после выполнения точечного и интервального его оценивания. Поэтому основными этапами реализации методики являются:

- линеаризация функции спроса от цены и построение линейной регрессионной зависимости, путем оценки ее коэффициентов;
- проверка качества функции регрессии с помощью коэффициента детерминации, ее статистической надежности;
- точечная и интервальная оценки прогнозного спроса по заданной цене;
- оценка риска не достижения прогнозного средневзвешенного дохода (полезной функции) на доверительном интервале.

В качестве исходных данных выступают следующие показатели: статистические данные