

4. Тотьев К.Ю. Конкурентное право. [Текст] / К.Ю. Тотьев. – М.: ИНФРА-М, 2000. – 126 с.
5. Макрушин С.В. Моделирование государственного регулирования в условиях благоприятной конъюнктуры мирового рынка: автореферат дис. ... кандидата экономических наук: 08.00.13 [Текст] / С.В. Макрушин. – Москва, 2006. – 24 с.
6. Зельберг С.И. Внутрифирменная экономика квазирыночного типа: автореферат дис. ... д-ра экономических наук: 08.00.05 [Текст] / С.И. Зельберг. – Москва, 2003. – 328 с.
7. Светульников С.Г. Методы маркетинговых исследований. Учебное пособие. [Текст] / С.Г. Светульников. – СПб.: Изд-во «ДНК», 2003 – 352 с.
8. Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление [Текст] / Р.А. Фатхутдинов. – М.: ИНФРА-М., 2000. – 312 с.
9. «Методика визначення монопольного (домінуючого) положення суб'єктів господарювання на ринку» № 49-р від 05.03.2002р. [Електронний ресурс]. Режим доступу http://www.amc.gov.ua/amc/control/uk/publish/article?art_id=143727
10. Спирин И.В. Антимонопольное регулирование транспортной деятельности. [Текст] / И.В. Спирин, Э.В. Шегай. – М.: Издательство «Ось-89», 2000. – 128с.
11. Портер М. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов [Текст] / М. Портер; пер. с англ. И. Минервин. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. - 454 с.
12. Симионов Н.Е. Методы анализа рынка [Текст] / Н.Е. Симионов. – М.: Экспертное бюро, 2000. – 128 с.
13. Семесько В. М. Конкурентне середовище на регіональному ринку транспортно-експедиторських послуг [Текст] / В.М. Семесько, О.В. Коба. // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Зб. наук. праць. – Вип. 24. – Одеса: ОНМУ, 2006. – С. 162-170.

Аннотация. В статье определены основные принципы функционирования рынка как методологической основы анализа конкурентной среды; предложена схема анализа конкурентной среды транспортных предприятий; приведен порядок расчета показателей, характеризующих степень конкуренции на рынке.

Ключевые слова: конкурентная среда, доля рынка, интенсивность конкуренции.

Summary. The article outlines the basic principles of the market as a methodological basis for analyzing the competitive environment, the scheme of analysis of the competitive environment of transport companies are the calculation of indices that characterize the degree of competition in the market.

Keywords: competitive environment, market share, the intensity of competition.

*Рецензент д.е.н., професор КДАВТ ім.П.Конашевича-Сагайдачного Коба В.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 658.15:656.2

МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМИ РИСКАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Воловельська І.В., к.э.н., доцент (УкрГАЗТ)

У статті розглядається механізм управління фінансовими ризиками на підприємствах залізничного транспорту, як основна складова системи забезпечення їх економічної безпеки.

Ключові слова: ризик, загроза, фінансові ризики, механізм.

Постановка проблемы. В современных условиях развития рыночных отношений особую актуальность приобретает рассмотрение относительно безрискового развития транспортного сектора экономики, как важнейшего

компонента обеспечения экономической безопасности страны.

Проблема управления финансовыми рисками транспортных предприятий приобретает самостоятельное теоретическое и прикладное значение как важная составная часть теории и практики управления рисками вообще.

Обзор литературы. Проблемам управления финансами и рисками посвящено большое количество трудов таких зарубежных авторов, как Брейли Р [3], Брехмер Б[13], Ван Хорн К[4]. Дж., Венглер Д[14], Майрс С[3], Уокер П[2], и т.д. Ими рассмотрены основные концепции финансовых рисков, приведены различные классификации, методы и системы управления в условиях рыночной экономики. Основные положения западных ученых об управлении финансовыми рисками нуждаются в корректировке с учетом отечественных условий.

Управлением финансовыми рисками в отечественной экономической науке занимались такие ученые, как Балабанов И.Т.[1], Вяткин В.Н.[5], Гранатуров В.М.[7], Ефимова О.В.[8], Савчук В.П.[10], Шапкин А.С.[12], а также конкретно в транспортной отрасли - Пешкова О.А.[9], Рогов М.А.[7], Сергеев В.И.[6] и т.д. Эти работы не дают целостного представления о финансовых рисках для предприятий именно железнодорожного транспорта.

Нерешенные составляющие общей проблемы. В отечественной науке недостаточно полно разработаны подходы к управлению финансовыми рисками на железнодорожном транспорте.

Цель статьи состоит в разработке механизма управления финансовыми рисками на предприятиях железнодорожного транспорта.

Изложение основного материала исследования. 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.

Таким образом, при рассмотрении всех параметров обеспечения успешной деятельности предприятия, необходимо принимать во внимание возможные воздействия как внешней, так и внутренней среды.

Основным видом деятельности большинства предприятий является производство товаров или услуг, что связано с наличием в их деятельности различных видов рисков.

Риск – это возможное отклонение от намеченных результатов как в положительную сторону, так и в отрицательную.

Производственную деятельность всегда сопровождает деятельность финансовая, которая в свою очередь становится генератором финансовых видов риска.

Финансовые риски – это риски, влекущие за собой различного рода отклонения от намеченного результата, связанного с финансовой деятельностью предприятий.

В процессе реформы отечественных железных дорог меняются экономические методы управления. Как подтверждает практика реформирования, 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.

При возрастающих рисках предприятиям железнодорожного транспорта важно не только адаптироваться к условиям внешней среды, но и активно противодействовать ее негативным воздействиям. В таблице 1 представлены некоторые кризисные явления на железнодорожном транспорте, влекущие за собой финансовые риски, а также возможные пути их устранения.

Таблица 1

Причины проявления некоторых финансовых рисков на предприятиях железнодорожного транспорта

<i>Причины рисков</i>	<i>Возможные пути избежания рисков</i>
1	2
-Высокая степень износа ОФ -Отставание балансовой стоимости ОФ от реальной более, чем в 4 раза (в результате инфляционных процессов), что привело к сокращению амортизационных отчислений и необоснованному завышению начисленной прибыли, из которой 75-80% начисляется в бюджет в виде налогов	- Обновить ОФ - Провести переоценку Основных фондов в соответствии с их реальной стоимостью -Скорейшее проведение реформы железнодорожного транспорта - Правовое обеспечение проводимых реформ

1	2
- Инвестиционные потребности удовлетворяются только на 1/3, причем из собственных источников на 28%, заемные источники – 18% - Практически полное отсутствие государственной поддержки	Привлечение инвестиций в виде частного капитала. Причем, по нашему мнению это привлечение оптимально с помощью механизма концессии.
Перекрестное субсидирование, а также несоответствие тарифов на грузовые и пассажирские перевозки существующим экономическим условиям, не учитываются такие факторы, как качество услуг, оплата работающим, сезонность спроса, использование прогрессивных технологий и др.	- Необходимо поэтапное прекращение перекрестного субсидирования - Интеграция ж/д транспорта Украины в Европу и мировую транспортную систему - Создание единой информационной сети - Продажа лицензий на оказание услуг в секторе пассажирских перевозок
Сокращение доли железнодорожного транспорта на внутренних и внешних рынках транспортных услуг	-Усовершенствование системы тарифов в соответствии с директивами ЕЭС и требованиями современной экономической ситуации в стране - Повышение качества транспортных услуг - Повышение безопасности перевозок -Необходимо увеличить объем и качество рекламы относительно ж/д транспорта
Отток квалифицированных кадров	Улучшение социальных условий для работающих
Совмещение хозяйственной деятельности и государственного регулирования в одном отраслевом органе государственном органе управления сдерживает развитие рыночных отношений в отрасли и препятствует развитию конкурентной среды	Необходимо разделить методов управления в зависимости от вида перевозок (пассажирские и грузовые) и дальности перевозок (дальние и пригородные), так как они имеют достаточно разные характеристики спроса, регулирования, конкуренции, субсидирования и т.д.

В условиях объективного существования финансового риска и связанного с ним различного рода потерь, возникает потребность в разработке механизма, который 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 предприятии железнодорожного транспорта, представленный на схеме 1.

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 (блок 1 на схеме).

Условия неопределенности экономической среды и как следствие изменение подходов к

управлению на железнодорожном транспорте предусматривают использование статистики опыта управленческого поведения в той или иной рискованной ситуации. Предложенный механизм управления рисками включает систему определения вероятности возникновения рисков, реализованная на базе системы индикаторов, заключающаяся в накоплении данных по возникновению рискованных ситуаций и последующей корректировке их базовой вероятности с учетом статистики, позволяет спрогнозировать возможные риски, а значит, определить систему управленческих действий в сложившихся условиях.

Содержание информационной базы позволяет во многом сократить затратные потери на принятие эффективного решения и его реализацию. Основу такой информационной базы составляют, набор документов и методов по идентификации существующих финансовых рисков.

На данном этапе целесообразно представить схему механизма управления финансовыми рисками железнодорожного предприятия. Схема состоит из трех блоков:

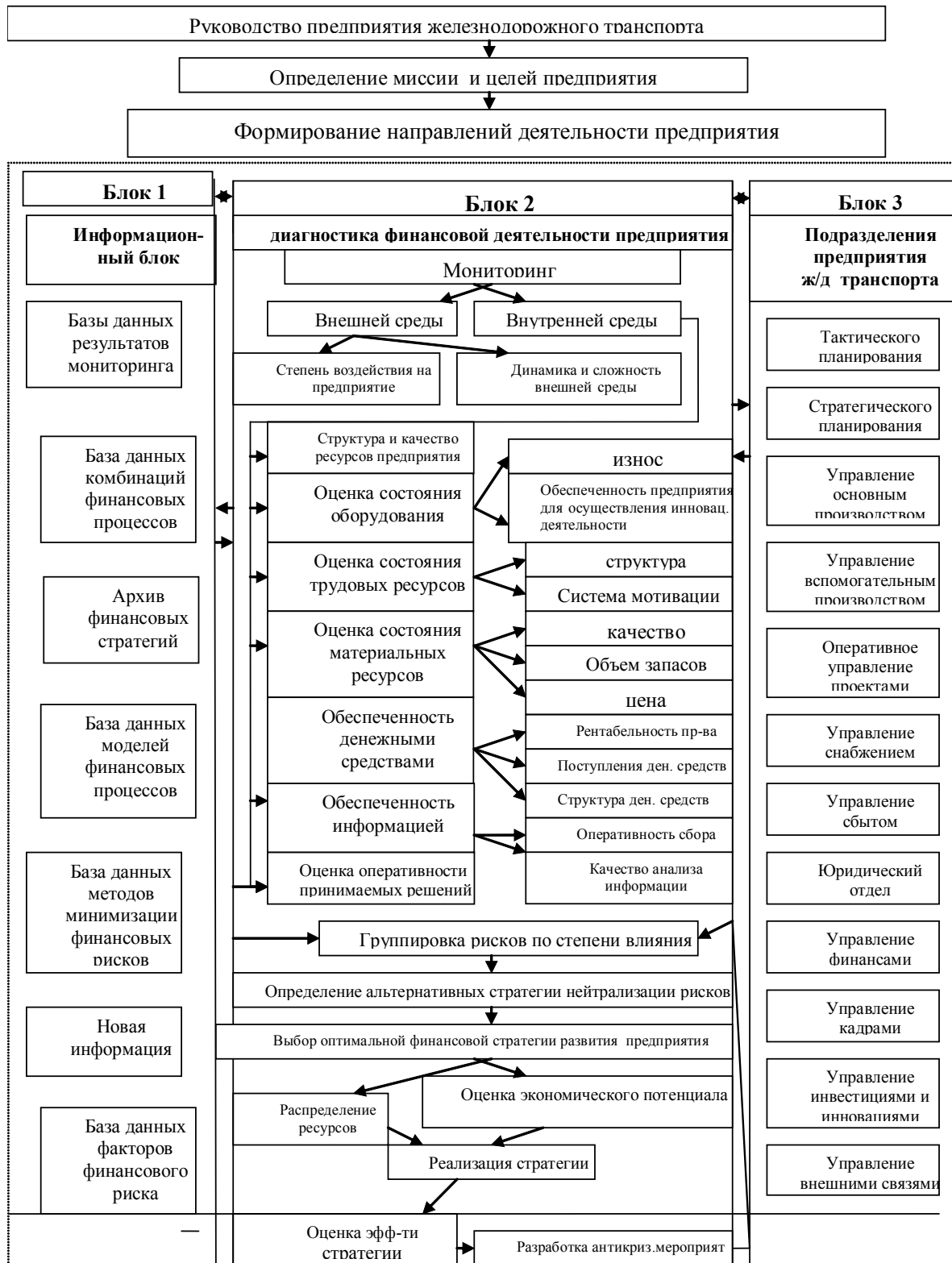


Схема 1 - Механизм управления финансовыми рисками на предприятиях железнодорожного транспорта [разработка автора]

1. Информационный блок
2. Блок идентификации, оценки и подтверждения целесообразности принятия решения относительно нейтрализации финансовых рисков на предприятии, включая контроль и разработку антикризисных мероприятий.

3. Блок подразделений предприятия железнодорожного транспорта

Все блоки взаимосвязаны между собой и непосредственно связаны с руководством предприятия, которое и принимает окончательное решение по проведению финансовой стратегии.

Выводы: находясь в постоянном поиске такого способа развития, который давал бы максимальный результат, в условиях глобализации и инновационного развития, предприятия выбирают такой путь, который основан на максимально эффективных способах достижения цели.

Одним из таких путей развития является построение механизма управления финансовыми рисками, использование которого в практической деятельности предприятия железнодорожного транспорта позволяет сфокусировать свое внимание на тех моментах, которые значительно снижают как временные, так и материальные затраты.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента.: учеб.пособ. / И.Т. Балабанов - М.:Финансы и статистика, 1998,-276с.

2. Бартон Т. Комплексный подход к риск-менеджменту: стоит ли этим заниматься. Практика ведущих компаний. / Т.Бартон, У.Шенкир, П.Уокер — М.: Вильямс, 2003.-208 с.

3. Брейли Р. Принципы корпоративных финансов. / Р.Брейли, С.Майрс — М.: Олимп-бизнес, 2004. 977 с.

4. Ван Хорн Дж. К. Основы управления финансами./ Ван Хорн Дж. К. -М.: Финансы и статистика, 1999. - 800 с.

5. Вяткин В.Н. Риск-менеджмент. / В.Н.Вяткин, И.В.Вяткин, В.А.Гамза. - М.: Дашков и К, 2003. - 493 с.

6. Градобоев В.В. Сбалансированная система показателей эффективности управления работой предприятий железнодорожного транспорта / В.В.Градобоев, В.Г. Карчик //Экономика железных дорог, №1, 2006. с.43-53.

7. Гранатуров В.М. Экономический риск. Сущность, методы измерения, пути снижения. / В.М. Гранатуров.- М.: Дело и сервис, 2002. - 112 с.

8. Ефимова О.В. Финансовый анализ. / О.В. Ефимова. - М.: Бухгалтерский учет, 2002. -186 с.

9. Рогов М.А. Риск-менеджмент. / М.А. Рогов. - М.: Финансы и статистика, 2001. —321 с.

10. Савчук В.П. Финансовое планирование и разработка бюджета предприятия. / В.П. Савчук - М.: Экзамен, 2002. 283 с.

11. Ульяницкая Н.М. Факторы риска в организации деятельности дистанции сигнализации и связи/ Н.М. Ульяницкая, А.В. Жигунова// Экономика железных дорог. -2004. №1. - с.29-39.

12. Шапкин А.С. Экономические и финансовые риски: оценка, управление, портфель инвестиций: монография. / А.С. Шапкин -М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и КО», 2003.-554с.

13. Brehmer B. The Psychology of Risk. / B. Brehmer // В сборнике: Risk and Decisions. Edited by W.T. Singleton and J. Hovden, Wiley, 1987.

14. John Wengler Managing Energy Risk: A Nontechnical Guide to Markets and Trading. Pennwell Pub, 1st edition, 2001. - 250 pp.

15. Vickers J., Yarrow G. Privatization: An Economic Analysis. Cambridge, MA: MIT Press, 1988. - 274 p.

Аннотация. В статье рассматривается механизм управления финансовыми рисками на предприятиях железнодорожного транспорта, как основная составляющая системы обеспечения их экономической безопасности.

Ключевые слова: риск, угроза, финансовые риски, механизм.

Summary. This article discusses the mechanism of financial risk management at the enterprises of railway transport as the main component of the system to ensure their economic security.

Keywords: risk, risk, financial risk mechanism.

*Рецензент к.э.н., доцент УкрГАЖТ Сухорукова Т.Г.
Эксперт редакционной коллегии к.э.н., доцент УкрГАЖТ Назаренко И.Л.*