Горячева Наталья Александровна. Риск-менеджмент в управлении корпоративными финансами железнодорожного транспорта : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10, 08.00.05.- Ростов-на-Дону, 2006.- 183 с.: ил. РГБ ОД, 61 06-8/3389

**Содержание к диссертации**

Введение

1. Исследование системы финансового управления и методов экономического анализа транспортного предприятия 16

1.1. Основные сложившиеся и используемые принципы финансового управления в ОАО «РЖД» 16

1.2. Методы и системы управления финансовыми потоками на железнодорожном транспорте 27

1.3. Оценка применяемых методов финансово-экономического анализа на железнодорожном транспорте 43

2. Методика управления корпоративными финансами на железнодорожном транспорте в условиях риска 56

2.1. Классификация и оценка рисков. Риск-менеджемент 56

2.2. Моделирование сложных финансовых систем управления железнодорожного транспорта 71

2.3. Алгоритм исследования и реализации финансовой модели транспортного предприятия

3. Механизм реализации финансовой модели на предприятиях железнодорожного транспорта 105

3.1. Исследование рисков, методика их классификации и статистической оценки на железнодорожном транспорте с помощью модели финансовых потоков (на примере Северо-Кавказской железной дороги) 105

3.2. Разработка индикаторной системы управления рисками на железнодорожном предприятии 132

3.3. Программное обеспечение мониторинга системы индикаторов и управления рисками 144

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 152

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 158

ПРИЛОЖЕНИЯ 170

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.**В процессе структурной реформы российских железных дорог меняются экономические методы управления. Как подтверждает практика реформирования, основной задачей является управление корпоративными финансами и обеспечение прозрачности денежных потоков. В структуре системы финансового управления ОАО «РЖД» существует ряд проблем и противоречий. Остро стоит вопрос о сложной организации производственных и финансово-экономических процессов; раздробленности функций финансового управления, что усложняет принятие эффективных управленческих решений и увеличивает документооборот.

Основным механизмом управления финансовыми ресурсами в компании служит бюджетирование, а механизмом контроля денежных потоков — Единая корпоративная автоматизированная система управления финансами и ресурсами (ЕК АСУФР). Однако система управления не может 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. Сегодня в корпорации риск-менеджмент находится на стадии организации. Он позволит существенно сократить финансовые потери и направить освобождаемые средства на актуальные направления. Разработка и внедрение системы оценки и анализа рисков является элементом проекта «Автоматизированной системы стратегического управления и долгосрочного прогнозирования результатов деятельности ОАО «РЖД». Тем не менее, без научных исследований рисков в системе управления корпоративными финансами, разработка и внедрение такой программы становятся практически невозможными.

В связи с этим, важность рассматриваемой проблемы, практическая значимость риск-менеджмента в ОАО «РЖД» и его филиалах придают теме исследования особую актуальность.

Степень разработанности проблемы. Проблемам управления финансами и рисками посвящено большое количество трудов таких зарубежных авторов, как Бартон Т., Брейли Р., Брехмер Б., Ван Хорн К. Дж., Венглер Д., Галаи Д., Де Ковни Ш., Доуд К., Крухи М., Левис Д., Майрс С, Таки К., Уо-кер П., Филиппе Д., Шенкир У. и т.д. Ими рассмотрены основные концепции финансов и рисков, приведены различные классификации, методы и системы управления в условиях рыночной экономики. В силу сложившегося вектора развития российской экономики (специфики рисков, реформы на железнодорожном транспорте и т.д.), основные положения западных ученых об управлении финансовыми ресурсами и рисками нуждаются в корректировке с учетом российских условий.

Методология и инструментарий риск-менеджмента в управлении финансами для российской экономики представлен в работах Балабанова И.Т., Белокрыловой О.С., Воропаева Ю.Н., Вяткина В.Н., Гранатурова В.М., Ефимовой О.В., Ременникова В.Б., Савчук В.П., Хохлова Н.В., Чекулаева М.В. и др.

Проблемы исследования рисков в транспортной отрасли нашли отражение в работах Пешковой О.А., Рогова М.А., Сергеева В.И. и т.д.

При всей ценности проведенных исследований проблемы управления рисками транспортного предприятия имеют разрозненный характер из-за специфики различных видов транспорта. В результате чего существующие методы и инструментарии, разработанные для автомобильного или трубопроводного транспорта, не позволяют полностью охватить проблему и обеспечить эффективное управление рисками на железнодорожном транспорте.

В современной российской науке исследования рисков на железнодорожном транспорте, их оценка и классификация, расчеты возможных риско-

вых потерь практически не проводились. Проблема влияния рисков на экономику и финансы предприятий железнодорожного транспорта, недостаточная разработанность научных подходов к ее решению, а также актуальность и практическая ценность разработки стратегии риск-менеджмента на железнодорожном транспорте предопределили выбор темы диссертационного исследования, формулировку его цели и задач.

**Цель и задачи диссертационного исследования.**Целью настоящей работы является разработка системы управления корпоративными финансами железнодорожного транспорта в условиях риска.

Для достижения поставленной цели в диссертационной работе необходимо решить следующие задачи:

исследовать существующие методы управления корпоративными финансами на железнодорожном транспорте, определить их положительные и отрицательные характеристики;

разработать финансовую модель (ФМ) железнодорожного предприятия, на основе которой, используя теорию многослойных графов, создать математическую модель расчета и оптимизации финансовых потерь в условиях рисков;

построить алгоритм реализации финансовой модели железнодорожного предприятия; определить методику исследования рисков в ФМ, сформировать дерево причин возникновения рисков и выявить наиболее критичные из них;

определить ключевые индикаторы критичных рисков и разработать методику оценки вероятности их возникновения и алгоритм программы риск-менеджмента в управлении корпоративными финансами на железнодорожном транспорте на базе мониторинга системы индикаторов.

Объектом исследования является транспортное предприятие - ОАО «РЖД» и его филиал - Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД).

**Предметом исследования**является управление корпоративными финансами железнодорожного транспорта в условиях риска.

**Теоретико-методологическую основу исследования**составляют доктрины и концепции, представленные в трудах зарубежных и отечественных авторов в области теории экономики транспорта, теории переходной экономики, теории классификации и оценки рисков и факторов неопределенности, базовые концепции финансового менеджмента и риск-менеджмента. В процессе исследования использовались положения о методах финансового, экономического и статистического анализа; модели потоков логистической теории; теория графов; теория вероятности; теории математического и имитационного моделирования.

**Инструментарно-методический аппарат исследования. В**процессе исследования применялись системный подход, классификация и кластеризация, структурно-функциональный метод; использован математический аппарат (теория графов, теория вероятности, статистическое моделирование), финансово-экономический и статистический анализ, графическая интерпретация. Обработка данных проводилась с использованием программных продуктов: Microsoft Office, Corel DRAW, SAP **R/3,**СУБД Oracle.

**Информационно-эмпирической базой исследования**послужили данные Центрального Банка РФ, Федеральной службы государственной статистики, Министерства финансов РФ, финансовая отчетность Северо-Кавказской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», отчеты научно-исследовательских институтов России, материалы научно-практических конференций по проблеме исследования, публикации в отечественных и зарубежных изданиях и прессы.

**Нормативно-правовую базу исследования**составили федеральные законы, федеральные нормативно-правовые акты Министерства финансов РФ, Налоговый кодекс РФ, Положения о бухгалтерском учете (ПБУ) РФ,

**8**отраслевые и корпоративные документы ОАО «РЖД» и другие нормативно-регулирующие акты железнодорожного транспорта.

**Рабочая гипотеза исследования**состоит в обосновании целесообразности построения имитационной модели финансовой деятельности транспортного предприятия, которая позволит обеспечить методическую аргументацию необходимости и реализации корпоративного риск-менеджмента железнодорожного транспорта на базе математической модели расчета рисковых потерь и алгоритма стратегии управления корпоративными финансами железнодорожного транспорта в условиях риска.

**Положения выносимые на защиту:**

**По специальности 08.00.10 — финансы, денежное обращение и кредит:**

1. Основой исследования финансовой деятельности железнодорожной корпорации является применение метода статистического моделирования, заключающегося в создании имитационной модели движения финансовых потоков, позволяющего изучать систему финансового управления и получать новую информацию, не воздействуя и не изменяя реальную ситуацию в компании, что при отрицательных результатах эксперимента не повлечет за собой действительные кризисные последствия.
2. Важнейшим условием возможности построения модели автономных финансовых потоков является доказательство идентичности их свойств с материальными потоками, произведенное путем анализа их задач и целей, а также сопоставлением их параметров и функций, обуславливаемых логистическими процессами железнодорожного транспорта.

3. Специфика управления корпоративными финансами  
железнодорожного транспорта, заключающаяся в четырехуровневой сложно  
подчиненной структуре менеджмента, предполагает уточнение понятия  
«риск-менеджмент» в рамках проводимого исследования - как  
многокритериальной системы анализа, оценки и синхронного управления  
рисками финансовых отношений на корпоративном и линейном уровнях

**9**отношений на корпоративном и линейном уровнях железнодорожного транспорта.

1. Наиболее действенный контроль над количественными показателями рисковых потерь в ФМ осуществляется с помощью использования математической модели управления корпоративными финансами железнодорожного транспорта, основанной на расчете вероятности реализации финансовых потоков в условиях риска и позволяющей минимизировать рисковые потери при различных управленческих целеположениях: абсолютное и относительное уменьшение риска финансовой цепочки, минимизация максимального риска финансовых цепочек, минимизация риска одного вида во всех финансовых цепочках.
2. Становление и развитие стратегии управления финансовыми ресурсами железнодорожной корпорации в условиях риска обеспечивается на основе применения алгоритма реализации финансовой модели с точки зрения риск-менеджмента, включающего в себя все необходимые, для полного управления рисковой ситуацией, этапы - классификацию зарегистрированных рисков; группировку рисков по степени их влияния на модель; контроль и управление рисками.

**По специальности 08.00.05 - экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами (транспорт):**

1. Существующие факторы риска внешней и внутренней среды железнодорожной корпорации предполагают необходимость осуществления среднесрочного бюджетирования с учетом коэффициента возможных рисковых потерь, а также планирования его обязательного снижения относительно базового периода, что позволяет минимизировать расхождения между плановыми и фактическими данными и тем самым добиться максимально возможного исполнения бюджета.
2. Эффективная оперативная управленческая деятельность на железно-

**10**дорожном транспорте может быть обеспечена проведением рискоориентиро-ванного экономического анализа, заключающегося в определении и построении иерархической зависимости финансово-экономических показателей от воздействующих на них рисков и способствующего принятию объективных решений о распределении и перенаправлении финансовых ресурсов в зависимости от возникновения и влияния рисковых ситуаций.

1. Одним из наиболее оптимальных методов управления железнодорожным предприятием в условиях влияния рисков является индикаторный метод. Системой индикаторов определены четыре потока - поток «дебиторской задолженности», поток «кредиторской задолженности», поток «выручки от всех видов деятельности» и поток «потребности внутренней среды», которые в случае превышения фактических данных над заданными параметрами сигнализируют о появлении рисков, позволяя тем самым предупредить и предотвратить возникновение рисковых потерь.
2. Условия неопределенности экономической среды и как следствие изменение подходов к управлению на железнодорожном транспорте предусматривают использование статистики опыта управленческого поведения в той или иной рисковой ситуации. Адаптивная модель вероятности возникновения рисков, реализованная на базе системы индикаторов, заключающаяся в накоплении данных по возникновениям рисковых ситуаций и последующей корректировки их базовой вероятности с учетом статистики, позволяет спрогнозировать возможные риски, а значит, определить систему управленческих действий в сложившихся условиях.

Научная новизна состоит в разработке базовой концепции системы риск-менеджмента в управлении корпоративными финансами железнодорожного транспорта, реализованной на основе авторской методики и математического инструментария управления рисками, предполагающих построение имитационной финансовой модели ОАО «РЖД» и ее математического аналога; использование моделей при создании технологии управления риско-

выми потерями, при определении ключевых критериев и этапов эффективного риск-менеджмента и при разработке соответствующего программного обеспечения. Элементы научной новизны состоят в следующем:

**По специальности 08.00.10 - финансы, денежное обращение и кредит:**

обосновано, что оптимальным методом исследования финансов на железнодорожном транспорте является построение имитационной модели работы ОАО «РЖД», которое заключается в последовательном определении: структуры каждого элемента финансовой системы; местоположения элементов в системе; входящих и исходящих потоков; изменения состояния системы; а также в исследовании вариантов работы финансового элемента модели и ее потоков; в изучении связей этих элементов и их взаимодействия с внешней средой; в определении влияния элемента на работу модели; в оценке риска неустойчивости системы к внешним факторам и различным управленческим решениям. Использование модели позволяет с минимальной погрешностью прогнозировать реакцию реальной финансовой системы на любые изменения;

разработана модель финансовых потоков железнодорожного предприятия, основанная на анализе свойств и доказательстве сопоставимости финансовых и материальных потоков, в результате чего все подсистемы финансовой модели получили название логистических элементов: «Закупки» -операции с валютой и ценными бумагами, «Запасы» - дебиторская и кредиторская задолженности, «Производство» - консолидация полученных денежных средств, «Складирование» - образование фондов предприятия, «Распределение» - направление и расходование денежных средств, это абстрактное рассмотрение финансовых потоков позволило обеспечить возможность финансового моделирования движения ресурсов на железнодорожном транспорте;

предложены математическая модель расчета возможных потерь от

**12**воздействия рисков и частные задачи по управлению финансовыми ресурсами предприятия: минимизация риска пути; минимизация потерь финансовой цепочки; минимизация максимального риска пути; минимизация одного вида риска во всех финансовых цепочках, в основу которых положена теория многослойных графов, где все финансовые потоки характеризуются величиной и вероятностью их реализации и определяются типами рисков; целью модели является нахождение такого управленческого решения, при котором финансовые потери на потоках в условиях риска будут сведены к минимупргедставлен алгоритм исследования и управления рисками в финансовой модели, включающий в себя следующие этапы: 1 - регистрация и классификация рисков; 2 - упорядочение и группировка рисков по влиянию на финансовую модель; 3 - мониторинг и управление рисками, являющийся основой для развития стратегии риск-менеджмента в управлении корпоративными финансами железнодорожного транспорта.

**По специальности 08.00.05 - экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами (транспорт):**

- предложен новый подход к среднесрочному планированию экономи  
ческих показателей предприятий железнодорожного транспорта, который  
включает в себя не только план поступления и расходования средств, но и  
его корректировку на долю рисковых потерь, а также перспективы их сниже  
ния по сравнению с базовым периодом, что обеспечит эффективность управ  
ления и контроля за внешними и внутренними рисками корпорации;

- выработан рискоориентированный метод экономического анализа  
финансово-хозяйственной деятельности предприятия железнодорожного  
транспорта, при котором с помощью «дерева причин возникновения рисков»  
производится расчет весомости каждого объекта рисков в дереве; проведение  
балльной оценки и вычисление частоты возникновения объектов рисков;  
расчет весомости и количества групп и подгрупп риска объектов риска; по-

**13**строение иерархии наиболее критичных объектов, групп и подгрупп рисков в дереве, что позволяет определить и минимизировать долю рисковых потерь, влияющую на формирование экономического показателя;

- представлена индикаторная система управления корпоративными  
финансами транспортного предприятия, отражающая потери на его финансо  
вых потоках и в случае превышения расходов над допустимой нормой1 сиг  
нализирующая о необходимости корректировки или изменения управленче  
ского решения, что позволяет планировать работу с учетом вероятности воз  
никновения рисков; отслеживать потери (сверхнормативные расходы); опе  
ративно реагировать на рисковую ситуацию;

разработана модель учета вероятности возникновения рисков транспортного предприятия с элементами самоорганизации, при которой рассчитанная вероятность для начального экономического состояния имитационной модели может быть последовательно скорректирована в зависимости от накопленной статистики индикаторов рисковых потерь, обеспечивая выработку адекватных управленческих решений и динамическое развитие системы риск-менеджмента в управлении корпоративными финансами;

предложены алгоритм и программа мониторинга системы индикаторов, облегчающая и оптимизирующая работу финансовых руководителей всех уровней по анализу и управлению финансовыми потоками компании в условиях риска. Программа реализована в Единой корпоративной автоматизированной системе управления финансами и ресурсами (ЕК АСУФР ОАО «РЖД») на платформе ERP-технологий (Enterprise Resource Planning).

**Теоретическая значимость исследования**состоит в разработке методики системы управления финансовыми потоками транспортного предприятия без учета материальных; создании модели движения финансовых пото-

Допустимая норма задается лицом принимающим решение на основании общекорпоративных экономиче ских и финансовых показателей

**14**ков и математической модели минимизации потерь железнодорожного транспорта в условиях риска.

Теоретические выводы работы могут быть использованы в учебном процессе при изучении курсов «Финансы железнодорожного транспорта», «Информационные технологии в экономике», а также специальных дисциплин «Управление финансовыми потоками транспортного предприятия», «Управление рисками».

**Практическая значимость исследования**заключается в возможности использования разработанных подходов, методик и инструментария для решения актуальных проблем управления корпоративными финансами на предприятиях железнодорожного транспорта в условиях риска. Оригинальные разработки могут быть применены для стратегического и оперативного развития системы риск-менеджмента ОАО «РЖД» и его филиалов. Представленная автором программа мониторинга рисковых потерь может быть использована финансовыми руководителями всех уровней и специалистами риск-менеджмента, а также доработана в соответствии с индивидуальными требованиями.

Методические результаты диссертации могут найти применение в учебном процессе при повышении квалификации работников финансово-экономического сектора транспортных предприятий.

**Апробация и внедрение результатов исследования.**Основные положения, теоретические и практические выводы были представлены на международных научно-практических конференциях (Москва - 2003 г., Санкт-Петербург - 2003, 2004 гг.); на межвузовских научно-теоретических конференциях (Ростов-на-Дону - 2001, 2002 гг.).

Предложенная автором методика исследования рисков и минимизации потерь от их возникновения приняты к реализации в управлении финансовой деятельностью Северо-Кавказской железной дороги - филиала ОАО «РЖД. Разработанная автором программа мониторинга системы индикаторов при-

**15**нята Дорожным центром внедрения для проведения опытной эксплуатации в структурных подразделениях Северо-Кавказской железной дороги.

Научные и практические результаты исследования нашли свое отражение в системе повышения квалификации специалистов железнодорожного транспорта в Инженерном центре непрерывной подготовки при Ростовском государственном университете путей сообщения.

**Структура диссертации**состоит из введения; трех глав, включающих 9 параграфов, 33 рисунка, 35 формул, 18 таблиц; заключения; списка использованной литературы из 157 источников и 3 приложений. Общий объем работы 183 страницы.

## Основные сложившиеся и используемые принципы финансового управления в ОАО «РЖД»

Современные условия повышенной конкурентности между предприятиями транспорта предъявляют серьезные требования к организации фина-ново-управленческой структуры железнодорожной корпорации: система финансового управления должна обладать прозрачностью, способностью гибко реагировать на изменения внешней среды, единую методологию и учитывать постоянное влияние рисковых факторов.

Анализ существующих финансовых потоков ОАО «РЖД» показывает, что они подразделяются на две группы, охватывающие предприятия железнодорожного транспорта:

1. Финансовые потоки внутри ОАО «РЖД» (между железными дорогами и прочими предприятия центрального и дорожного подчинения).

2. Финансовые потоки между предприятиями ОАО «РЖД» и внешними контрагентами.

Внутренние финансовые потоки ОАО «РЖД» связаны, прежде всего, с централизацией выручки от перевозок, а также, перераспределением поступивших денежных средств для финансирования расходов филиалов и их структурных подразделений. Выручка от перевозок поступает на основные доходные счета филиалов (ОДС) и ежедневно перечисляется на центральный доходный счет (за вычетом средств оставляемых для финансирования текущих расходов филиалов и подразделений и платежей страховым компаниям)1. Валютная выручка поступает на валютные счета и после продажи ее

Отраслевая модель системы управления финансами железнодорожного транспорта для верхних уровней МПС и.Управлений дорог в период создания ОАО «Российские железные дороги». ФМФ-3. рублевая часть также перечисляется на центральный доходный счет. Консолидированные денежные средства перечисляются на расчетные счета департамента финансов и филиалов для финансирования их текущей и инвестиционной деятельности.

Объем финансирования определяется лимитом финансирования. Последний рассчитывается с учетом объемов выручки, получаемой дорогой, суммы причитающейся ей доходов, размера отчислений в централизованные фонды ОАО «РЖД», а также отчислений на централизованные расчеты с внешними контрагентами1. Подразделениям, не имеющим расчетных счетов, открываются текущие счета для финансирования заработной платы и расчетов по подсобно-вспомогательной деятельности. При планировании и расчете лимита финансирования не учитываются риски и факторы неопределенности, влияющие на доходы и в большей степени на расходы железных дорог. В результате, выделенный лимит перестает соответствовать реальным потребностям дорог, что оказывает влияние на весь перевозочный процесс и вынуждает филиалы вести политику экономии финансовых ресурсов, которая отражается, в первую очередь, на качестве оказываемых услуг по перевозкам.

Часть выручки, поступающей за оказание услуг по перевозкам и прочих услуг, накапливается в целевых отраслевых фондах как часть отчислений от прибыли (фонд инвестиционных проектов, фонд финансового резерва, фонд поддержки учебных заведений и т.д.). Также централизуются амортизационные отчисления. Централизуется и часть средств, предназначенных для расчетов с поставщиками и подрядчиками материально-технических ресурсов и услуг по оптовым поставкам для сети железных дорог.

## Классификация и оценка рисков. Риск-менеджемент

В любой хозяйственной деятельности, в том числе и в деятельности железнодорожного транспорта, всегда существует опасность денежных потерь, вытекающая из специфики тех или иных хозяйственных операций. Финансовые потери - это прямой денежный ущерб, связанный с непредусмотренными платежами, выплатой штрафов, уплатой дополнительных налогов, потерей денежных средств и ценных бумаг. Кроме того, финансовые потери могут быть при недополучении или неполучении денег из предусмотренных источников, при невозврате долгов, неоплате покупателем поставленной ему продукции, уменьшении выручки вследствие снижения цен на реализуемые продукцию и услуги. Особые виды денежного ущерба связаны с инфляцией, изменением валютного курса рубля, дополнительным к узаконенному изъятием средств предприятий в федеральный (региональный, местный) бюджет. Наряду с безвозвратными могут быть и временные финансовые потери, обусловленные замораживанием счетов, несвоевременной выдачей средств, отсрочкой выплаты долгов. Опасность таких потерь представляют собой финансовые риски.

Для того, чтобы иметь возможность классифицировать и оценить риски, возникающие при финансово-хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта, нам необходимо привести классификацию видов рисков известных в мировой практике, рассмотреть способы оценки этих рисков и варианты управления ими.

Любые риски, имеют математически выраженную вероятность наступления потери, которая опирается на статистические данные и может быть рассчитана с достаточно высокой точностью. Чтобы количественно определить величину финансового риска, необходимо знать все возможные последствия какого-нибудь отдельного действия и вероятность самих последствий.

В зависимости от особенностей конкретных рисков, можно рекомендовать следующие три метода измерения рисков1:

вероятностный метод. Этот метод является наиболее предпочтительным, когда имеется достаточно надежная информация о всех сценариях и их вероятностях;

приближенный вероятностный метод. Если по каким-либо причинам не удается определить искомое распределение вероятностей для множества всех сценариев, то можно попытаться сознательно упростить это множество сценариев в расчете на то, что полученная (хотя и грубая) модель окажется все-таки практически полезной;

косвенный (качественный) метод. Если применение точной или приближенной вероятностной модели оказывается практически невозможным, значит «прямое» (количественное) измерение рисков невозможно. В этом случае следует ограничиться измерением каких-либо других показателей, косвенно характеризующих рассматриваемый риск и в то же время доступных для практического измерения. Этот метод дает лишь качественную оценку риска, но за неимением лучшего такой подход в ряде случаев оказывается единственно возможным.

## Исследование рисков, методика их классификации и статистической оценки на железнодорожном транспорте с помощью модели финансовых потоков (на примере Северо-Кавказской железной дороги)

Целью построения финансовой модели является профицит бюджета предприятия в расчетный период времени (день, неделя, месяц, год). Создание и поддержание профицита бюджета возможно либо за счет увеличения доходных потоков, либо за счет снижения расходных.

Одним из способов оптимизации реализации доходных/расходных потоков является управление финансовыми рисками, возникающими в ФМ.

В свою очередь, для определения вариантов управления рисками в финансовой модели, необходимо оценить наиболее проблемные участки, с точки зрения возникновения рисков.

Для этого рассмотрим финансовую модель в разрезах по исходящим потокам.

Как отмечалось в главе 2, этот поток представляет собой возникновение/погашение дебиторской задолженности и возникновение кредиторской.

Следовательно, риски, связанные с данным потоком будут выглядеть следующим образом:

- увеличение дебиторской задолженности; -увеличение кредиторской задолженности;

- возникновение неоправданной дебиторской задолженности.

2. Риск, связанный с потоком между «Внешней средой» и «Потреблением» (рисунок 3.2) это риск снижения выручки от основной и подсобно вспомогательной деятельности.

3. Поток между элементами «Внешняя среда» и «Закупки» представляет собой операции с кредитованием, валютой и ценными бумагами.

Поток от подсистемы «Внешняя среда» к элементу «Закупки»

Отсюда риски, связанные с этим потоком:

- увеличение процентной ставки по кредитам, займам;

- колебания курсов валют и котировок ценных бумаг.

4. Из элемента «Запасы» выходят два потока, поток «погашение дебиторской задолженности» направлен к элементу «Потребление», поток «погашение кредиторской задолженности» к элементу «Распределение» .

На данном этапе прохождения финансовых потоков местных рисков не возникает. Присутствующие же риски являются переходящими из «Внешней среды», где при резком и одновременном увеличении дебиторской и кредиторской задолженностей, потоки оседают в элементе «Запасы» и не переходят как погашение к элементам «Потребление» и «Распределение».