

Апрель	3,0	0,7	3,0	2,3	6,0	3,0	50,0
Май	3,0	0,9	3,0	1,5	6,0	2,4	40,0
Июнь	3,0	1,4	3,0	2,2	6,0	3,6	60,0
Июль	3,0	1,4	3,0	0,5	6,0	1,9	31,7
Август	3,0	1,4	3,0	0,9	6,0	2,3	38,3
Сентябрь	3,0	1,2	3,0	1,5	6,0	2,7	45,0
Октябрь	3,0	1,4	3,0	2,2	6,0	3,6	60,0
Ноябрь	3,0	1,4	3,0	5,2	6,0	6,6	110,0
Декабрь	3,0	3,2	3,0	2,0	6,0	5,2	86,7
Год	3,0	1,3	3,0	2,7	6,0	4,0	66,7

Для реализации мероприятий, оценки возможностей повышения качества ремонтов и сокращения времени простоя вагонов в ремонте разработана математическая модель оптимизации ремонтного процесса вагонов. На ее основе построена методика оптимизации ремонтного процесса грузовых вагонов для вагоноремонтных предприятий. Она позволит оперативно реагировать на изменения объемов производства, сократить потери от браков и сократить их количество, сократить количество и время простоя подвижного состава в ремонте. Тем самым повысить эффективность ремонта подвижного состава.

Библиографический список

1. Недосеков А.Н. О структурной реформе на железнодорожном транспорте // Промышленный транспорт XXI. – М.: Промтрансниипроект, 2010. – №4. – С. 5-9.
2. Меланин В.М. Организация, планирование и управление на вагоноремонтных предприятиях. – М.: Транспортная книга, 2008. – 383 с.

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА КРЕДИТНОГО РИСКА КОНТРАГЕНТА НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ СЫРЬЯ И МАТЕРИАЛОВ

О.В. Тарасов

*Магнитогорский государственный технический
университет им. Г.И. Носова*

*455000, Челябинская область, г. Магнитогорск, пр. Ленина д.38,
кафедра математических методов в экономике, olegu-tarasov@yandex.ru*

Аннотация

В данной статье были проведены анализ и оценка кредитного риска контрагента на рынке транспортных услуг по перевозке сырья и материалов. Сформирована методика оценки данного вида риска. Разработаны методы его снижения.

Актуальность проблемы

Своевременное и бесперебойное снабжение промышленного предприятия сырьем и материалами, необходимыми для выпуска той или иной продукции, является гарантом его стабильного функционирования. Поэтому выбор надежного контрагента в условиях современной конкуренции на рынке транспортных услуг по перевозке сырья и материалов становится одной из приоритетных задач предприятий, для которых процесс снабжения сырьем и материалами играет одну из ключевых ролей в процессе производства. В связи с этим возникает кредитный риск контрагента, который связан с финансовым состоянием самого контрагента (перевозчик, оказывающий транспортные услуги предприятию), его дебиторской и кредиторской задолженностью перед предприятием, его репутацией, историей существования и совместной работы с предприятием. Оценка данного вида риска позволит дать рекомендации предприятию о целесообразности заключения договоров с контрагентами, оказывающими транспортные услуги.

Основные проблемы

Для оценки кредитного риска контрагента необходима следующая информация:

- данные Баланса (Форма №1) и Отчета о прибылях и убытках (Форма №2) перевозчика на последнюю отчетную дату, заверенные штампом ФНС;
- дата создания юридического лица (на основании учредительных документов), отсутствие информации о банкротстве (ликвидации) перевозчика;
- срок совместной работы перевозчика с предприятием;
- данные об объеме оказанных услуг перевозчиком предприятию;
- доля перевозчика в общем объеме услуг данного вида, оказываемых предприятию.

Оценка кредитного риска контрагента проводится с использованием метода экспертных оценок [1] и с учетом:

- объема текущей (планируемой) сделки с контрагентом;
- истории существования перевозчика и совместной работы с предприятием;
- финансово-хозяйственных показателей работы перевозчика.

Для оценки кредитного риска контрагента с учетом объема текущей (планируемой) сделки с перевозчиком рассчитываем следующие показатели риска:

- доля объема текущей (планируемой) сделки в общем объеме расходов на услуги данного вида. Показатель отражает значимость сделки для предприятия и рассчитывается как частное от деления

- объема текущей (планируемой) сделки (тыс. руб.) на общий текущий (планируемый) объем расходов на услуги данного вида (тыс. руб.);
- доля объема текущей (планируемой) сделки в общем объеме услуг перевозчика. Показатель отражает значимость сделки для поставщика и рассчитывается как частное от деления объема текущей (планируемой) сделки за период (тыс. руб.) на выручку от выполнения услуг перевозчиком (скорректированную на период сделки) (тыс. руб.).

Для оценки кредитного риска контрагента с учетом истории существования перевозчика и совместной работы с предприятием определяем значения следующих факторов риска [2]:

- период совместной работы предприятия с контрагентом. Определяется как количество лет (месяцев) совместной работы;
- доля государства в уставном капитале перевозчика (%) определяет степень заинтересованности государства в повышении эффективности работы контрагента;
- срок существования перевозчика;
- принадлежность перевозчика к списку системообразующих предприятий РФ;
- наличие информации в СМИ о ликвидации и банкротстве.

Для оценки риска с учетом финансово-хозяйственных показателей работы контрагента рассчитываются:

- показатель рентабельности финансово-хозяйственной деятельности перевозчика, рассчитываемый как частное от деления его прибыли от оказанных услуг за последний отчетный период (тыс. руб.) на его прибыль за последний отчетный период (тыс. руб.);
- коэффициент покрытия, определяемый как частное от деления величины текущих активов перевозчика (тыс. руб.) на величину его текущих пассивов (тыс. руб.);
- показатель финансовой устойчивости контрагента, определяемый как частное от деления величины собственных средств перевозчика (тыс. руб.) на величину его валюты баланса на последнюю отчетную дату (тыс. руб.).

Порядок определения итогового показателя кредитного риска контрагента следующий:

1) Присвоение каждому рассчитанному фактору риска оценочного балла согласно табл. 1.

Таблица 1

Балльная оценка факторов кредитного риска контрагента

Факторы риска	5	4	3	2	1
Объем текущей сделки / Объем услуг за период (%)	≥ 20	от 20 до 15	от 15 до 10	от 10 до 5	< 5
Объем сделки / Выручка от реализации перевозчика (%)	≥ 50	от 50 до 30	от 30 до 20	от 20 до 10	< 10
Период совместной работы с предприятием (в месяцах)	≤ 1	от 1 до 6	от 6 до 12	от 12 до 36	> 36
Доля государства в уставном капитале перевозчика (%)	Нет	≤ 10	от 10 до 30	от 30 до 50	От 50 до 100
Срок существования перевозчика (в годах)	≤ 1	от 1 до 2	от 2 до 4	от 4 до 5	> 5
Принадлежность перевозчика к списку системообразующих предприятий РФ	1 – принадлежит; 5 – не принадлежит;				
Наличие информации в СМИ о ликвидации и банкротстве	1 – отсутствует; 5 – имеется;				
Рентабельность финансово-хозяйственной деятельности (%)	$\leq 0\%$	от 0 до 4	от 4 до 10	от 10 до 20	> 20
Коэффициент покрытия	$\leq 1,0$	от 1,0 до 1,1	от 1,1 до 1,2	от 1,2 до 1,5	$> 1,5$
Показатель финансовой устойчивости перевозчика (%)	≤ 20	от 20 до 30	от 30 до 40	от 40 до 50	> 50

2) Определение путем экспертной оценки веса (значимости) каждого фактора риска. Вес каждого фактора риска приведен в табл. 2.

Таблица 2

Удельный вес факторов риска в итоговом показателе риска

<i>Факторы риска</i>	<i>Вес показателя</i>
Объем текущей сделки / Объем услуг за период	10%
Объем сделки / Выручка от оказания услуг	10%
Период совместной работы предприятия с перевозчиком	10%
Доля государства в уставном капитале перевозчика (%)	5%
Срок существования перевозчика	5%
Принадлежность перевозчика к списку системообразующих предприятий РФ	10%
Наличие информации в СМИ о ликвидации и банкротстве	5%
Показатель рентабельности финансово-хозяйственной деятельности перевозчика	15%
Коэффициент покрытия	5%
Показатель финансовой устойчивости перевозчика	15%
ИТОГО	100%

Определение итогового показателя кредитного риска по договору путем суммирования полученных по каждому фактору риска баллов с учетом их веса (значимости) в общем показателе риска. Расчет производится по формуле

$$R = \sum (Weight_i * \text{Балл фактора риска } j),$$

где $Weight_i$ – удельный вес i -го фактора риска в итоговом показателе риска;

Балл фактора риска $_j$ – балл j -го фактора риска.

Итоговый коэффициент риска имеет границы от 1 до 5, что соответствует различному уровню кредитного риска контрагента (табл. 3).

Таблица 3

Характеристика риска

<i>Итоговый показатель риска</i>	<i>Характеристика</i>
1-2	Слабый риск
2-3	Умеренный риск
3-4	Сильный риск
4-5	Критический риск

Для минимизации кредитного риска [3] контрагента предприятие также может поставить некоторые условия возможному перевозчику в зависимости от характеристики риска. Методы снижения риска определяются в соответствии с табл. 4.

Методы снижения кредитного риска контрагента

<i>Характеристика</i>	<i>Метод</i>
Слабый риск	Без обеспечения или поручительство и неустойка
Умеренный риск	Неустойка и банковская гарантия
Сильный риск	Аккредитив или банковская гарантия и неустойка
Критический риск	Последующая оплата

Заключение

В зависимости от степени кредитного риска контрагента предприятие может сделать выводы о целесообразности заключения договоров об оказании услуг с тем или иным перевозчиком. Разработанная методика позволяет оценить данный вид риска, а также сформировать требования к договорам с вероятными контрагентами для минимизации возможных потерь.

Библиографический список

1. Орлов А.И. Экспертные оценки. Учебное пособие. – М.: 2002. – 31 с.
2. Лобанов А.А., Чугунов А.В. Энциклопедия финансового риск-менеджмента. – М.: Альпина Паблишерз, 2009. – 936 с.
3. Балабанов И.Т. Риск-менеджмент. – М.: Финансы и статистика, 1996. – 192 с.

МЕТОДЫ РАСЧЕТА И РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ НА ГОРОДСКОМ ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Т.О. Зверева (науч. рук. С.Н. Корнилов)

*Магнитогорский государственный технический
университет им. Г.И. Носова*

*455000, Челябинская обл., г. Магнитогорск, пр. Ленина, д.38,
кафедра промышленного транспорта*

Аннотация

В статье рассмотрены и систематизированы методы тарифообразования на городском пассажирском транспорте. Проведен сравнительный анализ затратных и рыночных методов.

Актуальность работы

К числу важнейших отраслей жизнеобеспечения городов относится пассажирский транспорт, от функционирования которого зависит как