

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

работа хозяйственного комплекса, так и качество жизни населения.

В регулировании транспортных тарифов во всех странах государство занимает активную позицию. Несмотря на различия в экономике и политическом строе, уровне развития и организации функционирования городского пассажирского транспорта (ГПТ) разных стран, можно выделить три базовые модели организации работы общественного транспорта:

- административная модель управления (США, Канада, Франция);
- регулируемый рынок (Лондон, ряд столиц скандинавских стран);
- свободный рынок (Великобритания за исключением Лондона, Сантьяго – Чили).

Переход от административной модели управления к свободному рынку имеет как положительные, так и отрицательные стороны. К положительным результатам относят снижение объемов бюджетного субсидирования. К негативным последствиям перехода к данным моделям относят появление проблем социального характера: отсутствие у пассажиров уверенности в стабильности маршрутной сети; развитие конкуренции, сопровождающееся сокращением персонала транспортных предприятий и снижением уровня заработной платы [4].

Модель управления городским пассажирским транспортом в России – административная. Согласно действующему законодательству (постановление Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)»), вопросы государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении находятся в ведении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Так, например, тарифы на услуги по перевозке пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта на территории Челябинской области устанавливаются Государственным комитетом «Единый тарифный орган Челябинской области» [7].

По формации экономика России близка к рыночной. Следовательно, и модель управления ГПТ должна постепенно переходить от административной к свободной рыночной. «Инструментом» для этого перехода может послужить механизм расчета тарифов на транспортные услуги. Во всех моделях управления работой городского пассажирского транспорта процесс формирования тарифа происходит по-разному. В данной статье были систематизированы и проанализированы методы тарифообразования, а также выбран метод, на основе которого можно сформировать тариф, обеспечивающий переход от контроля над ценами к свободному рынку.

Основные проблемы

Контроль цен в России осуществляется на законодательной осно-

ве. То есть, механизм рыночного ценообразования, основанный на законе спроса и предложения, нарушается. Последствия контроля цен могут быть многообразными, но все они, при длительном их применении, имеют отрицательный эффект в социальной и экономической сфере [1]. Из-за непривлекательной цены снижается спрос на перевозки (рис.1).

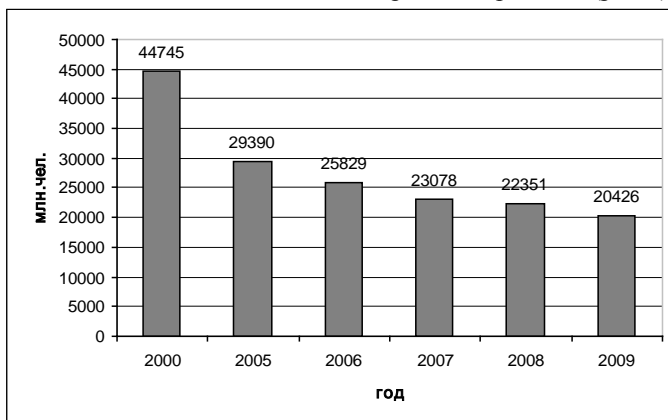


Рис. 1. Изменение объемов перевозок на городском пассажирском транспорте в России

Вследствие этого уменьшаются доходы перевозчиков, что приводит к сокращению отчислений на обновление парка подвижного состава (рис. 2,3,4). Изношенность подвижного состава приводит к росту эксплуатационных затрат, увеличению количества задержек по технической неисправности, снижению безопасности дорожного движения, ухудшению качества транспортного обслуживания населения.

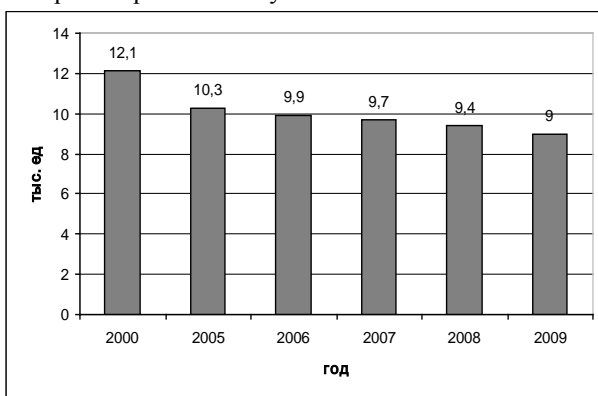


Рис. 2. Динамика количества подвижного состава (трамвайные вагоны)

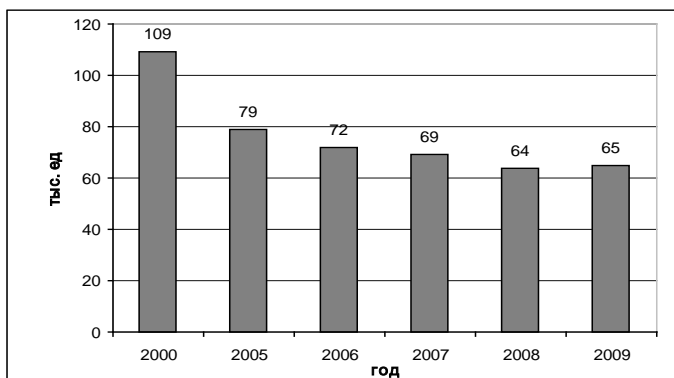


Рис.3. Динамика количества подвижного состава (автобусы общего пользования)

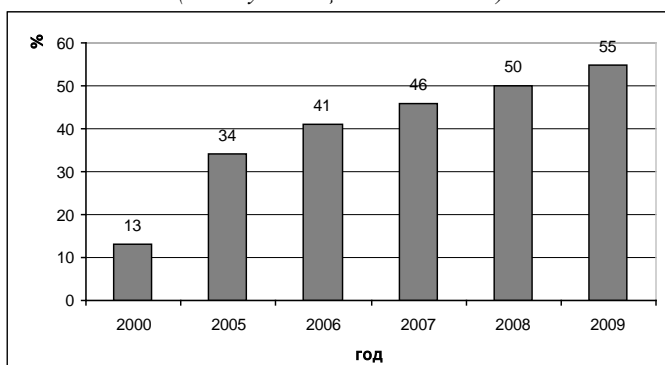


Рис. 4. Количество подвижного состава, возраст которого более 20 лет (трамвайные вагоны)

В результате существенно возрастают интервалы движения и на многих городских маршрутах в часы «пик» средний интервал движения транспортных средств превышает 15 минут. Вследствие этого, время ожидания на остановках пассажирами прибытия подвижного состава увеличивается.

По изученным материалам можно сделать вывод, что снижение качества предоставляемых услуг влечет за собой снижение объема пассажирских перевозок, ухудшает технико-экономические показатели работы и финансовое состояние транспортных хозяйств: пробега, коэффициента выпуска, использования подвижного состава на линии, выручки [5, 10, 11].

Чтобы постепенно происходил переход от административной модели управления на ГПТ к рыночной, необходимо формирование такого

тарифа, который бы способствовал не только рентабельной работе предприятия, но и мог бы обеспечивать привлекательность данного сегмента рынка для капиталовложений, межотраслевую конкурентоспособность и, как следствие, рост качества перевозок.

В настоящее время известны следующие методы тарифообразования (рис.5).



Рис. 5. Классификация методов тарифообразования на пассажирском транспорте

Затратные методы ценообразования обеспечивают расчет цены на транспортные услуги посредством прибавления к издержкам или себестоимости их производства какой-то конкретной величины и наиболее часто применяются для определения тарифа на пассажирские перевозки.

Один из наиболее распространенных – метод *«издержки плюс»*. Данный метод предполагает расчет цены посредством прибавления к себестоимости перевозки фиксированной дополнительной величины – прибыли. Этот метод ценообразования активно используется перевозчиками.

Еще один метод – *минимальных затрат*. Данный метод предполагает установление тарифа на минимальном уровне, достаточном для покрытия расходов на перевозку, а не посредством подсчета совокупных издержек, включающих постоянные и переменные транспортные затраты. Предельные издержки обычно определяются на уровне, при котором можно было бы окупить только сумму минимальных затрат.

Следующий метод – *надбавки к цене*. Расчет цены в этом случае связан с умножением величины себестоимости перевозки на определенный коэффициент добавочной стоимости. Указанный коэффициент опре-

деляется делением общей суммы прибыли от перевозки на себестоимость.

Метод *целевого ценообразования*. Иначе данный метод именуют методом определения целевой цены или определения цены в соответствии с целевой прибылью. На его основе рассчитывается себестоимость на единицу продукции с учетом объема перевозок, который обеспечивает получение намеченной прибыли. Если себестоимость трансформируется из-за уменьшения или увеличения загрузки производственных мощностей и объемов перевозок, используют показатели степени загрузки мощностей с учетом влияния конъюнктуры и других факторов, после чего определяют тариф, который при этих условиях обеспечил бы целевую прибыль.

К **рыночным** методам ценообразования относятся следующие.

Метод тарифообразования с *ориентацией на спрос*. Базой для определения тарифов в этом методе является кривая спроса, устанавливаемая по результатам изучения рынка транспортных услуг на основе спроса клиентуры, а также возможные варианты регулирования тарифов, зависящие от вида услуг и групп клиентов.

Следование за рыночными тарифами и тарифами предприятия-лидера на рынке. В тех случаях, когда затраты трудноизмеримы, некоторые перевозчики считают, что метод текущей цены, или цены, обычно получаемой за услугу, представляет собой результат совместного оптимального решения предприятий данной отрасли промышленности. Использование метода текущей цены особенно привлекательно для тех перевозчиков, которые хотят следовать за лидером.

Состязательный метод, или метод тендерного ценообразования, используется в тех отраслях, в которых несколько компаний ведут серьезную конкуренцию за получение определенного контракта. При проведении тендера исходят прежде всего из цен, которые могут назначить конкуренты, и цена определяется на более низком, по сравнению с ними, уровне.

К **параметрическим** методам ценообразования относят следующие методы.

Метод *удельных показателей* используется для определения и анализа цен небольших групп продукции, характеризующейся наличием одного основного параметра, величина которого в значительной мере определяет общий уровень цены.

Метод *регрессионного анализа* применяется для определения зависимости изменения цены от изменения технико-экономических параметров продукции.

Балльный метод состоит в том, что на основе экспертных оценок значимости параметров изделий для потребителей, каждому параметру

присваивается определенное число баллов, суммирование которых дает своего рода оценку технико-экономического уровня изделия.

Агрегатный метод заключается в суммировании цен отдельных конструктивных частей изделий, входящих в параметрический ряд, с добавлением стоимости оригинальных узлов, затрат на сборку и нормативной прибыли [6].

Параметрические методы служат своего рода «инструментами» для расчета тарифа по затратному или рыночному методу. Так в методе «издержки плюс» будет применяться метод регрессионного анализа, потому что изменение технико-экономических показателей отразится на совокупных издержках на перевозку.

Результаты сравнительного анализа затратных и рыночных методов тарифообразования сведены в табл. 1.

Таблица 1

Сравнение затратных и рыночных методов тарифообразования

Параметры оценки методов	Методы					
	Затратные			Рыночные		
	«Издержки плюс»	Миним. затрат	Целевого ценообр.	С ориент. на спрос	След. за рыночн. тарифами	Составляющ. метод
Учет совокупных издержек	+	-	+	-	-	-
Трудоемкость при расчете тарифа	высокая	низкая	высокая	высокая	низкая	низкая
Учет текущего состояния на рынке транспортных услуг (сезон, конкуренция)	-	+	+	+	+	+
Учет прибыли при расчете тарифа	+	-	+	-	-	-
Риск убытков	низкий	высокий	низкий	высокий	высокий	высокий
Учет привлекательности тарифа для пассажиров	-	-	-	+	-	+
Учет планируемого объема перевозок	-	-	+	+	-	-

В таблице сравниваются не все методы, так как метод «следование за рыночными тарифами» и метод «следование за тарифами предприятия-лидера на рынке» имеют одинаковые параметры оценки и могут быть объединены.

В результате анализа можно сделать вывод, что затратные методы тарифообразования не учитывают привлекательность тарифа для пассажиров, а также планируемые объемы перевозок (кроме метода целевого ценообразования). В рыночных методах главный недостаток – не учитываются совокупные издержки и прибыли при расчете тарифа.

Заключение

В данной статье были систематизированы и проанализированы методы тарифообразования. По результатам исследования можно сделать вывод, что затратные методы тарифообразования не учитывают привлекательность тарифа для пассажиров, а рыночные методы – совокупные издержки. Наиболее соответствующим рыночным условиям является метод формирования целевого тарифа, который совмещает затратные и рыночные тарифообразующие факторы. Так, например, только этот метод позволяет учесть совокупные издержки, загрузку производственных мощностей и, одновременно, планируемый объем перевозок. Но метод целевого тарифообразования не учитывает изменение спроса пассажиров на перевозки, а также предпочтения пассажиров. Необходим новый комбинированный метод, который должен формироваться с помощью инструментов прогнозирования пассажиропотока. Такой метод позволит осуществить переход от административной модели управления к свободной рыночной. Новый метод будет способствовать формированию привлекательного тарифа, повышению спроса на городские пассажирские перевозки и, следовательно, увеличению прибыли пассажирских транспортных предприятий. Это, в свою очередь, даст возможность транспортной организации осуществлять покупку нового подвижного состава, повысить комфортность поездки и, как следствие, еще больше стимулировать спрос на перевозки.

Библиографический список

1. Мохова Г.В. Формирование и регулирование тарифов на пассажирские перевозки автомобильным транспортом в городских агломерациях: автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. экон. наук. – М., 2008. – 24с.
2. Сунина М.Г. Совершенствование пассажирских тарифов на городском автотранспорте : автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. экон. наук. – Новосибирск, 2006. – 22 с.
3. Пономарева Е.А. Развитие методов и моделей формирования тарифов на перевозку грузов автотранспортными организациями: автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. экон. наук. – Ставрополь, 2006. – 19 с.
4. Романова Н.А. Организационно-экономические основы управления городским пассажирским автотранспортом (на примере г. Мага-

дан): автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. экон. наук. – Хабаровск, 2007. – 23 с.

5. Поначугин А.В. Повышение эффективности управления технологическим процессом перевозок наземным городским электротранспортом на основе применения мобильных информационно-управляющих систем // Транспортное дело, 2009. – № 1. – С. 34-37.

6. Константинов С.С. Методы ценообразования в рыночной экономике, курсовая работа. – Южно-Сахалинск, 2001. – 31 с.

7. Временные методические рекомендации по формированию тарифов на услуги по перевозке пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском, включая метрополитен, и пригородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта) на территории Челябинской области, от 30 ноября 2007 года, № 33.

8. Коссой Ю.М. Экономика и управление на городском электрическом транспорте. – М.: Мастерство, 2002. – 352 с.

9. Федеральная служба государственной статистики. Основные показатели транспортной деятельности в России. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat/rosstatsite/main/publishing/catalog/statisticCollections/doc_1136985163781>. - Дата доступа: 22.02.2011.

10. Корнилов С.Н., Рахмангулов А.Н., Осинцев Н.А., Цыганов А.В., Пыталева О.А. Методика разработки маршрутной сети движения городского пассажирского транспорта (на примере города Магнитогорска) // Вестник Магнитогорского государственного технического университета им. Г.И. Носова, 2011. - № 2. – С. 49-59.

11. Корнилов С.Н., Рахмангулов А.Н., Пыталева О.А. Повышение безопасности и качества пассажирских перевозок в г. Магнитогорске // Автотранспортное предприятие, 2009. - № 6. – С. 41-44.