

# МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ РАСПРЕ НА ОСНОВЕ КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКИ РАБОТЫ



## АЛЕКСАНДР КОСАРЕВ

Некоммерческая ассоциация Российский автотранспортный союз, заместитель начальника отдела перевозок, МАДИ (ГТУ), кафедра «Логистика», аспирант

Глобализация мировой экономики, технологические и региональные преобразования формируют новые условия деятельности международных фирм. Расширение Европейского рынка, связанное с увеличением числа стран-членов Европейского Сообщества (ЕС), активно реагирующих на все современные требования, приводит к качественным изменениям рынка транспортных услуг, что ставит перед российскими перевозчиками задачу усиления стратегических позиций на международном рынке транспортных услуг, и актуализирует проблему повышения эффективности отечественных международных перевозчиков.

Приоритетным направлением деятельности российских перевозчиков является Европейский рынок (только на Финляндию и Германию ежегодно приходится 50% грузооборота). Перед российскими перевозчиками стоит задача не только сохранения конкурентных позиций российских перевозчиков на европейском рынке МАП, но и стабильного повышения. Решение данной проблемы обеспечивает эффективность работы перевозчиков в системе ЕКМТ.

Анализ функционирования российских перевозчиков на европейском рынке выявил особенности, связанные с разрешительной системой. Допуск на европейский рынок МАП осуществляется по разрешениям ЕКМТ<sup>1</sup>. Наибольшим спросом пользуются многосторонние разрешения, обладающие следующими преимуществами [3]:

- возможность выбора оптимального маршрута движения и уменьшения количества порожних пробегов (основной принцип — при увеличении общего пробега, увеличивается гру-

женный пробег), т.е. повышает эффективность использования транспортных средств;

- возможность беспрепятственной работы между странами-членами ЕКМТ;
- стимулирует отечественных перевозчиков к обновлению автопарков транспортными средствами более высоких экологических и технических норм безопасности — ЕВРО;
- улучшает условия работы водителей и уровень обслуживания, а так же позволяет участвовать в европейских тендерах;
- экономически выгоднее для перевозчика, т.к. сокращает время официальных процедур при пересечении границ.

Таким образом, сама система многосторонних разрешений является стимулом повышения эффективности деятельности международных перевозчиков.

Анализ существующей национальной системы допуска выявил, что при распределении многосторонних разрешений российским перевозчикам не учитываются преимущества, обусловленные эффективностью их деятельности в системе ЕКМТ. Механизм выбора предприятий для работы по многосторонним разрешениям ЕКМТ основывается на экспертных оценках Комиссии Минтранса РФ, основанием распределения многосторонних разрешений является протокол Комиссии не подтвержденный какой-либо системой расчетов. Перевозчики не знают, по какому принципу распределяются разрешения и какие показатели надо улучшить. Автором выявлено, что отсутствие однозначного критерия выбора предприятий для работы по многосторонним разрешениям, а так же, накопительной базы данных по показателям деятельности международных перевозчиков не позволяет принять объективное решение распределения разрешений предприятиям, обладающими эффективными результатами и способными усилить позиции России на рынке МАП.

Несоответствие современным требованиям национальной системы допуска российских перевозчиков на международный рынок показало необходимость модернизации существующих методов распределения многосторонних разрешений с учетом оценки эффективности и результативности их работы по многосторонним разрешениям.

Анализ работ по вопросам распределения многосторонних разрешений [1] показал, что предложенные методики отбора предприятий используют единичные критерии оценки деятельности АТП, в частности парк ТС, что не дает общей оценки работы перевозчика по разрешениям и не учитывает эффективность использования многосторонних разрешений.

<sup>1</sup> На данный момент существует два вида разрешений: двусторонние, которые дают право на выполнение одного рейса в конкретную страну и многосторонние, которые дают право на выполнение неограниченного количества рейсов в течение года. Многосторонние разрешения действуют для стран участников Европейской Конференции министров транспорта (ЕКМТ).

### АННОТАЦИЯ:

Постоянно происходящие изменения международного рынка транспортных услуг ставят перед российскими АТП задачу соответствовать современным требованиям высокотехнологичных и качественных перевозок. Создание нового методического подхода к выбору российских перевозчиков, для работы на европейском рынке, позволяет обеспечить эффективность их работы и укрепить их позиции на международном рынке транспортных услуг

### КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Международный рынок, разрешения ЕКМТ, АТП, показатели эффективности и результативности, методика

### ANNOTATION:

Constantly occurring changes in the international market of transport services pose the problem for Russian carrier to adjust to the requirements of high-tech and high-quality transportation.

Create a new methodological approach to the selection of Russian carriers for the European market makes it possible to ensure the effectiveness of their work and strengthen their position in the international market of transport services

### KEYWORDS:

International market, license CEMT, indicators of efficiency and effectiveness, methodology

# ДЕЛЕНИЯ МНОГОСТОРОННИХ РАЗРЕШЕНИЙ РОССИЙСКИХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ



Рис. 1. Методика распределения многосторонних разрешений, применяемой уполномоченной Минтрансом России организацией в российских условиях.

Рассматривая функционирование грузового автотранспорта в логистическом аспекте материальных, информационных и финансовых потоков, с использованием современных IT-технологий, необходимо учитывать показатели эффективной организации доставки, повышающей уровень сервиса и сокращающей цикл заказ-поставка [2]. Происходящие процессы интеграции цепей поставок в глобальном измерении усилили роль качественных показателей.

В основе разработанной методики распределения многосторонних разрешений для разносторонней оценки российских перевозчиков в системе ЕКМТ предлагается комплексный показатель, увязывающий показатели эффективности и результативности деятельности по многосторонним разрешениям, который определяется произведением ключевых показателей эффективности использования ресурсов, имеющих определенную значимость. Показатели ( $K_{p,j}$ ) отдельного ресурса предприятия определяется как отношение значения данного ресурса  $p$  рассматриваемого предприятия  $j$  к макси-

мальному (базовому) значению ресурса вида  $p$  среди всех предприятий  $j=1, \dots, N$  или наоборот.

Представленная методика состоит из трех этапов: процедуры обработки данных; расчета разрешений для каждого перевозчика, подавшего заявку; распределения разрешений, выделенных МТФ<sup>2</sup> в соответствии с результатами расчетов (рис.1).

Основным условием распределения разрешений является превышение заявленного количества разрешений над выделенным.

Внедрение методики распределения многосторонних разрешений ЕКМТ позволяет:

- на основании мониторинга данных сформировать базу данных о работе российских перевозчиков по многосторонним разрешениям;
- провести анализ использования разрешений перевозчиками и разработать предложения по повышению эффективности их использования;
- подготовить предложения по распределению разрешений для Комиссии Минтранса РФ на основе расчетного количества;
- многосторонних разрешений для каждого перевозчика-заявителя;
- сформировать потребность перевозчиков в многосторонних разрешениях на следующий год и подготовить проект сводной заявки на разрешения ЕКМТ к заседанию Комиссии Минтранса РФ по распределению разрешений;
- провести выдачу многосторонних разрешений с обоснованием принятых решений.

Практическая значимость данного подхода заключается в возможности государственного регулирования международных автомобильных перевозок на основе объективной оценки работы предприятий, сведены к минимуму так называемые экспертные оценки — субъективные мнения членов Комиссии Минтранса РФ по распределению.

### Библиографический список:

1. Домнин Игорь Викторович. Разработка методов повышения конкурентоспособности российских предприятий, выполняющих международные автомобильные перевозки грузов : Дис. канд. экон. наук: 08.00.05 : Москва, 2003 174 с. РГБ ОД, 61:04-8/651-6
2. Лукинский В.С., ред. Модели и методы теории логистики. Учебное пособие. 2-е издание. — СПб.: Питер, 2007. — 448 с.
3. Многосторонняя квота ЕКМТ. Руководство пользователя. — Январь 2009. — с.4

<sup>2</sup> В соответствии с Декларацией, принятой Советом Министров ЕКМТ на сессии, состоявшейся в Дублине 17-18 мая 2006 года, ЕКМТ стала Международным транспортным форумом (МТФ).