

ФОРМИРОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОЦЕНКИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫХ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ



АЛЕКСАНДР КОСАРЕВ,
Некоммерческая ассоциация Российский автотранспортный союз,
Заместитель начальника отдела перевозок МАДИ (ГТУ), кафедры «Логистика», аспирант

Расширение ЕС и создание Единого Экономического Пространства способствовало развитию Европейского рынка международных перевозок и привело к созданию зоны ЕКМТ. Доля транспортных операций, совершенных между страной ЕС/ЕЭП и странами, не входящими в ЕС/ЕЭП, постоянно увеличивалась и сейчас составляет 75%².

Индустрия автомобильных грузовых перевозок новых стран ЕС и стран СНГ внесла наибольший вклад в рост торговли Восток-Запад. (Например, Латвийские перевозчики осуществляют вне ЕС 40% всей их работы по международным перевозкам, Литва и Эстония — соответственно 34% и 28%, а Польша — 15%).^[2]

Приоритетность работы России на Европейском рынке в системе разрешений ЕКМТ вызвана как экономическими, так и геополитическими интересами, которые требуют не только сохранения конкурентных позиций российских перевозчиков на европейском рынке МАП, но и их стабильного повышения.

Усиление потенциальных возможностей российских перевозчиков на Европейском рынке обеспечивается эффективностью и результативностью их функционирования с учетом актуальных требований.

Одной из особенностей работы на Европейском рынке является современная система допуска по многосторонним разрешениям ЕКМТ. Многостороннее разрешение (разрешение ЕКМТ) — документ, дающий право на выполнение трех рейсов между странами, являющимися членами ЕКМТ.

Допуск по многосторонним разрешениям ЕКМТ осуществляется в соответствии с условиями системы квот, к которым относятся экологические стандарты транспортных средств (ТС)

и эффективное использование многосторонних разрешений. На данный момент существует дефицит многосторонних разрешений, вызванный высоким спросом на услуги перевозчиков и ограниченным их количеством (за три года спрос увеличился в 1,6 раза при неизменной квоте).

Автотранспортные предприятия (АТП), обладающие лучшими показателями работы на Европейском рынке транспортных услуг, вправе иметь больше возможностей доступа на международный рынок, повышая, тем самым, как свой конкурентный уровень, так и уровень страны.

Задачей настоящей работы является определение показателей эффективности и результативности работы АТП для оценки их деятельности по многосторонним разрешениям ЕКМТ.

Анализ работ по вопросам оценки эффективности деятельности автотранспортных предприятий показал, что набор показателей и методика их расчета представлены достаточно широко по отдельным видам ресурсов и отдельным показателям эффективности. При этом в настоящее время нет единства подходов к определению эффективности деятельности перевозчиков, работающих на международном рынке. Проведенные исследования выявили отсутствие системы показателей оценки эффективности, учитывающей особенности международных перевозок. ^[1,2,4,5]

Для решения данной проблемы произведена категоризация факторов, влияющих на эффективность и результативность использования многосторонних разрешений российскими перевозчиками, по статусу.

Анализ этих факторов позволил выделить показатели оценки работы перевозчиков. В результате оценки степени влияния каждого фактора на результативность работы перевозчика определен их удельный вес. Из совокупности факторов, влияющих на эффективность использования многосторонних разрешений ЕКМТ, выделены основные, доля которых составляет 71%: парк ТС (количество и структура соответствующей категории экологичности), использование грузопробега ТС по многосторонним разрешениям, отчетность, опыт использования многосторонних разрешений, количество нарушений.

Для оценки деятельности АТП по многосторонним разрешениям используется комбинированный метод, сочетающий в себе аналитический и параметрический методы, которые основаны на использовании аналитических зависимостей для определения оценочных показателей и на количественном и качественном описании оцениваемых ресурсов с использованием параметров и установлении

АННОТАЦИЯ:

Для обеспечения конкурентоспособности российских перевозчиков на Европейском рынке МАП, обусловленного повышением эффективности, предлагается новый метод оценки работы каждого перевозчика по ключевым показателям, учитывающим особенности международных перевозок, связанных с разрешительной системой, в частности, с системой многосторонних разрешений, действующей для стран участников Европейской Конференции министров транспорта (ЕКМТ).

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

конкуренция, международный рынок, разрешения ЕКМТ, АТП, показатели эффективности и результативности.

ANNOTATION:

To ensure the competitiveness of Russian carriers on the European market International Road Transport, due to increasing of effectiveness, a new evaluation method of each carrier working by key indicators is proposed, which takes into account the peculiarities of international traffic associated with the licensing system, in particular the multilateral system of permits, valid for the countries party to the European Conference of Ministers of Transport (CEMT).

KEYWORDS:

competition, market, license CEMT, indicators of efficiency and effectiveness.

взаимосвязей между оцениваемыми и сравниваемыми параметрами.

В качестве показателя, характеризующего работу автотранспортного предприятия по многосторонним разрешениям на Европейском рынке, выделим пробег автотранспортных средств этого предприятия по многосторонним разрешениям. Пробег имеет прямую зависимость от количества разрешений и их использования. Этот показатель наиболее достоверно отражает движение ТС по разрешению, т.к. данные зафиксированы в бортовом журнале, он не связан с индивидуальными особенностями груза, а тоже обусловлен основным принципом системы многосторонних разрешений ЕКМТ — свобода действий на европейском рынке МАП, не связанных со страной регистрации при минимальных порожних пробегах. Оценка эффективности работы перевозчиков осуществляется сравнением фактического грузевого пробега по разрешению и среднего грузевого пробега по разрешению всех предприятий, и оценивается коэффициентом пробега. Коэффициент грузевого пробега (K_{sj}) j -го предприятия по одному разрешению предлагается рассчитывать дифференциальным методом¹, то есть используется сравнительная оценка:

$$K_{sj} = \frac{S_j}{S_{\text{общ}}}$$

где S_j — грузеной пробег автотранспортных средств j -го предприятия по одному разрешению i , $S_{\text{общ}}$ — средний грузеной пробег по одному разрешению всех предприятий, имеющих разрешения.

В качестве базового, принято общее среднее значение показателя по одному разрешению. Сопоставление показателей через общее среднее значение вызвано большой совокупностью исследуемых предприятий, обладающих разными условиями работы (удаленностью от границ, перевозкой разных грузов, разными пунктами доставки и прочее), поэтому считать максимальное значение показателя наилучшим некорректно.

Показатель нарушений (K_{nj}) j -го предприятия по одному разрешению определяется отношением количества нарушений (N_j) j -го предприятия к общему среднему количеству нарушений ($N_{\text{общ}}$), которое вычисляется отношением общего количества нарушений всех предприятий-участников к общему числу использованных разрешений. Идеальным значением показателя нарушений предприятия считается отсутствие нарушений, то есть $K_{nj} \rightarrow 0$, поэтому результат вычитается из 1.

Для оценки деятельности по показателю «опыт (Коп) перевозчика», в данном исследовании предлагается использовать качественную оценку по шкале (функция желательности) Харрингтона. Обозначенный интервал для этого показателя [0,5;1]

Ограничимся двумя градациями шкалы Харрингтона (Таблица 1), отвечающим категориям «хорошо» и «плохо». Аналитически для монотонных по предпочтениям критериев, характерных для показателей качества, функция желательности Харрингтона задается формулами:

$$d_i = d(z_i) = \exp(-\exp([z_i]))$$

$$z_i = \frac{X_i - X_{i0}}{X_{i1} - X_{i0}}$$

где z_i — кодированные значения i -го показателя, представляющие собой безразмерные величины; X_i — значение i -го информативного показателя; X_{i0} и X_{i1} — границы области «очень плохо» и «очень хорошо» в исходной шкале (Таблица 2).

$$z_i = \frac{0,63 - 0}{1 - 0} = 0,63$$

$$d_i = d(0,63) = \exp(-\exp(-0,63)) = 0,53$$

Таблица 1

Числовые интервалы шкалы Харрингтона

Желательность	Интервалы значений по шкале желательности $d(x)$
Очень хорошо	1,00-0,80
Хорошо	0,80-0,63
Удовлетворительно	0,63-0,37
Плохо	0,37-0,20
Очень плохо	0,20-0,00

Таблица 2

Оценка опыта перевозчиков

Качественная оценка	Количественная оценка (Коп)
Хорошо (есть опыт)	1
Удовлетворительно (нет опыта)	0,53

Для оценки показателя отчетности (КО $_j$) j -ого перевозчика также предлагается использовать шкалу Харрингтона. Данному показателю присвоена наиболее существенная степень влияния, т.к. отсутствие хотя бы одного отчета о работе перевозчика полностью искажает совокупность данных о пробеге и отражается на расчете разрешений для всех компаний. Этому показателю присвоены категории «очень плохо» и «очень хорошо» и оценка в интервале [0;1].

К достоинствам применения данных показателей относятся следующие обстоятельства:

- сведены к минимуму так называемые экспертные оценки — субъективные мнения экспертов;
- создан инструментарий для оценки эффективности и результативности российских автотранспортных предприятий на рынке международных грузовых перевозок.

Практическая значимость использования предложенных показателей заключается в объективной оценке деятельности АТП по многосторонним разрешениям, с целью принятия решения о допуске российских международных перевозчиков на европейский рынок.

Библиографический список

1. Абалонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг — М.: Академкнига, 2004. — 172 с.
2. Домнин И.В. Разработка методов повышения конкурентоспособности российских предприятий, выполняющих международные автомобильные перевозки грузов: Дис. канд. экон. наук: 08.00.05: Москва, 2003, 174 с. РГБ ОД, 61:04-8/651-63.
3. ЕКМТ-МТФ (декабрь 2008): Данные и документы МТФ, предоставленные секретариатом ЕКМТ-МТФ. — Париж, 2004-2008. (ECMT (Dec. 2008): ITF data and documents provided by the ITF ECMT — ITF office. — Paris, 2004 — 2008).
4. Петров А.Д. Выбор парка подвижного состава автотранспортного предприятия в международных грузовых перевозках по критерию конкурентоспособности: Дис. канд. экон. наук. — М.: 2001.
5. Резер С.М., Еловой И.А. Тарифное регулирование логистических схем товаропотоков. — М.: ВИНТИ РАН, 2009. — 364 с.

¹ Дифференциальный метод оценки основан на использовании единичных показателей анализируемого объекта, базы сравнения и их сопоставлении.