

ФОРМИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ МАГИСТРАЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ МАЛЫХ АВТОПРЕДПРИЯТИЙ



ВАЛЕРЬЯН ВОЛКОВ
Московский автодорожный технический университет (МАДИ) кафедра «Логистика» профессор, д.т.н.



ЮЛИЯ ГРИГОРЬЕВА
Московский автодорожный технический университет (МАДИ) кафедра «Логистика» аспирант



ВИКТОРИЯ ГЕРАМИ
Заведующий кафедрой «Логистика» МАДИ, д.т.н., профессор

Магистральный (международный и междугородный) автомобильный транспорт представляет собой важный сегмент рынка транспортных услуг. Тенденция к росту открытости рынка транспортных услуг в связи с интеграционными процессами делает весьма актуальной проблему конкурентоспособности и расширения участия отечественных перевозчиков [1,2].

Сегментация рынка магистральных (в международном и междугородном сообщении) грузовых автомобильных перевозок (МАГП) формируется на основе участия региональных jСостав региональных сообществ АТП неоднороден. Имеются крупные АТП, имеющие более 100 автопоездов (АП) большой грузоподъемности, средние АТП (20 АП) и малые (5 ТС) перевозчики.

Как показывает анализ, указанные кластеры АТП занимают примерно равные доли рынка МАГП по числу АП, объему перевозок и грузообороту, но экспоненциально отличаются по количеству юридических лиц (малые АТП составляют примерно 80%).

Повышение эффективности МАГП, осуществляемых малыми АТП, и их конкурентоспособности позволит привлечь на рынок транспортных услуг малый бизнес на условиях равной конкуренции с крупными и средними АТП. Способы и меры повышения эффективности МАГП, осуществляемых малыми АТП, обобщены в виде методических рекомендаций по формированию региональной системы магистральных перевозок. Методические рекомендации основаны на принципах транспортной логистики, саморегулирования, взаимного страхования и системы управления рисками [2,3].

Необходимость разработки методических рекомендаций обусловлена актуальностью проблемы создания цивилизованного рынка транспортных услуг — одной из главных задач «Транспортной стратегии-2030», которая предусматривает:

- высокое качество транспортных услуг;
- возмещение ущерба заказчику;

- конкурентоспособность российских участников на международном и все более открывающемся (единое экономическое пространство) внутреннем рынке.

Выполнение этих условий является обязательным для допуска на рынок МАГП и регулируется в форме лицензирования, сертификации, саморегулирования.

Требования по лицензированию остались только для международных перевозок. Предложения по саморегулированию и взаимному страхованию оценены негативно в сфере международных перевозчиков (АСМАП) на основе следующей «аргументации»:

- все перевозчики остро конкурируют между собой;
- во всех группах (даже малых АТП) сформировались удачливые «состоятельные» перевозчики, имеющие постоянных заказчиков, и это рассматривается как признак наличия конкуренции;
- саморегулирование и взаимное страхование только дополнительно нагружают «состоятельных» перевозчиков и помогают выживать «неудачникам» за счет средств, отбираемых у «состоятельных» перевозчиков — а это неправильно, нарушает конкуренцию;
- слабые и неудачливые перевозчики (малые АТП) должны, как и крупные АТП, укреплять свой бизнес кредитами коммерческих банков и полисами коммерческих страховых компаний.

Эта позиция — близорукая и неперспективная — базируется на мнении крупных перевозчиков, лоббируется коммерческими банками и страховыми компаниями. В ее основе лежит бизнес-императив «работать по закону в России экономически невыгодно».

Такая позиция лишает наших перевозчиков перспектив развития по сравнению с иностранцами, у которых «работать по закону экономически выгодно, а нарушать закон экономически невыгодно».

АННОТАЦИЯ

Предложен методический подход к формированию региональной системы магистральных (международных и междугородных) грузовых автомобильных перевозок с привлечением малых автопредприятий с использованием принципов транспортной логистики, саморегулирования, взаимного страхования и управления рисками.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспорт, транспортные системы, магистральные (международные и междугородные) грузовые автомобильные перевозки, малый бизнес.

ANNOTATION

In this article there is a proposition of the methodical approach to the formation of regional system of trunk (international and long-distance) cargo automobile transportations with the engaging with the small automobile companies by using principles of transportation logistics, self-regulation, a mutual insurance and risk-management.

KEYWORDS

Transport, transport systems, trunk (international and long-distance) cargo automobile transportations, a small-scale business.

В настоящее время обострилась проблема допуска на рынок междугородних (внутренних) перевозок. И снова тупик: как регулировать — лицензировать перевозчика или стандарт качества перевозки? Предлагаемые методические рекомендации дают ответ на этот вопрос.

Необходимо извлечь выгоду из обладающего синергией объединения факторов саморегулирования, взаимного страхования, управления рисками и расширить сферу услуг малым перевозчикам-операторам за счет транспортно-логистических операций и стандартизации их качества.

Методические рекомендации основаны на:

- принципах транспортной логистики;
- документарно-операционном подходе к оперативному управлению МАГП,
- его реализации при создании автоматизированных информационных систем оперативного управления (АИСОУ) МАГП,
- единых принципах («драйверах») и процедурах транспортной логистики, включенных в Уставы ассоциации, саморегулируемой организации (СРО), стандарта на транспортно-логистические услуги, правила взаимного страхования и мероприятия системы управления рисками,
- применении транспортно-логистических технологий и мероприятий по управлению рисками МАГП.

Проблеме позиционирования и идентификации транспортной логистики уделено значительное внимание в отечественной и иностранной литературе [4—10]. Однако практически во всех публикациях транспортная логистика рассматривается как вид деятельности и представляется в «двухкомпонентном» составе [4—7]:

- одна часть — логистика транспорта, присутствие на транспорте основных разделов логистики (снабжения, складирования, сбыта и т.д.);
- другая часть — транспортное обеспечение логистики (выбор транспортного средства/первозчика, организация перевозок и т.п.).

Такой подход справедлив и уместен, когда транспортная логистика рассматривается как вид (область) деятельности, хотя логистика может рассматриваться еще, как минимум, в двух ипостасях (уровнях абстрагирования): как инструмент управления и как область науки, как это показано на рис. 1 [3]

Верхний уровень абстрагирования составляет логистика как наука, более низкий уровень (с повышением детальности описания) составляет логистика как инструмент управления и еще ниже — логистика как вид деятельности. Каждый иерархически расположенный уровень абстрагирования логистики сверху и снизу поддерживается научной или нормативно-правовой средой.

Обзор и анализ научной или нормативно-правовой среды указывает на неоднородность разработанности ее уровней.

Методологические разработки в области формализации когнитивно-гносеологической (онтологической, эпистимологической) системной среды известны и являются хорошей методологической базой для формализованного представления «идеализированных объектов» транспортной логистики; логистических концепций и парадигм логистики.

Официально практически не проработана предметная (проблемная) нормативная правовая среда логистики, за исключением сформулированных в транспортных стратегиях основных направлений развития транспортной и информационной логистики.

В достаточной степени проработаны общегражданская нормативная правовая среда (экономика) и нормативная правовая среда (уставы, кодексы, правила перевозок), регулирующая хозяйственную деятельность основных видов транспорта.

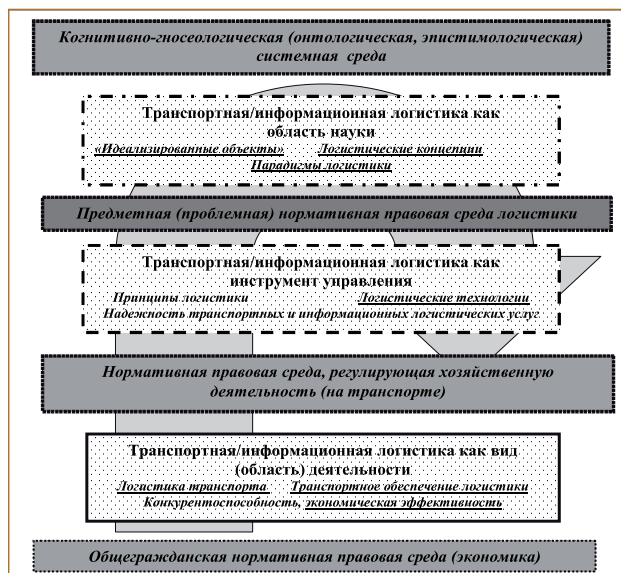


Рисунок 1
Уровни абстрагирования транспортной логистики

Документарно-операционный подход к оперативному управлению МАГП и его реализация при создании автоматизированных информационных систем оперативного управления (АИСОУ) МАГП позволяют формировать информационно-логистическую среду («начинку», «мозги») АИСОУ для малых АТП, которая отличается (см. рис.2):

- многоуровневым иерархическим представлением МАГП (транспортной услуги) как предметной области (стратегический уровень), как нормативно-правовой среды (тактический уровень), как документарно-технологической среды (оперативный уровень) и как информационно-логистической среды (операционный уровень);
- описанием на каждом уровне показателей результативности (эффективности и надежности МАГП).

В основу АИСОУ при ее формальном описании на стратегическом уровне (см. рис.2) закладывается главная цель — достижение максимальной эффективности малых АТП при МАГП.

Оценка уровня достижения главной цели определяется на стратегическом уровне в виде показателя эффективности.

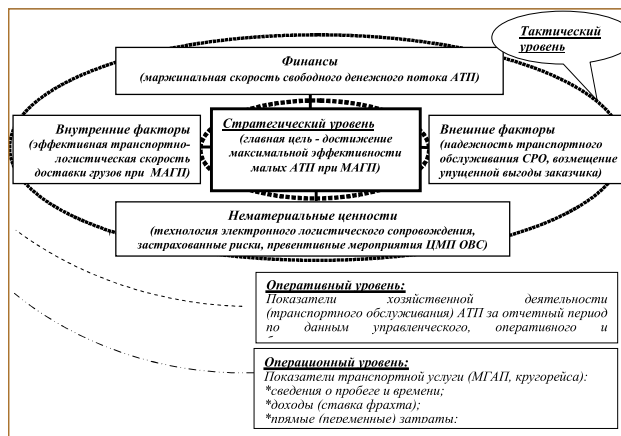


Рисунок 2
Многоуровневое описание МАГП (транспортной услуги)

Доведение требований по эффективности достижения главной цели до всех сотрудников малого АТП обеспечивается на тактическом уровне путем декомпозиции главной цели на частные цели, степень достижения которых характеризуется показателями эффективности (результативности).

Последующая детализация частных показателей эффективности в виде показателей хозяйственной деятельности осу-

ществляется на оперативном уровне. На операционном уровне хозяйственная деятельность оценивается на основе показателей транспортной услуги МГАП (кругорейса).

Эффективность управления АТП и МГАП зависит от следующего набора экономических механизмов («драйверов») и процедур транспортной логистики, включенных в уставы ассоциации, саморегулируемой организации (СРО), стандарта на транспортно-логистические услуги, правила взаимного страхования и мероприятия системы управления рисками (чего нет в существующих Правилах перевозок):

- единство требований по допуску на рынок услуг с другими условиями хозяйственной деятельности (финансовая прочность, кредитные операции, лизинг подвижного состава);
- застрахованные риски перевозчика-страхователя и заказчика-выгодоприобретателя;
- полная группа рисковых обстоятельств взаимного страхового покрытия;
- электронизация перевозочного и логистического документооборота;
- интерактивная процедура логистической и страховой поддержки экипажей при МГАП;
- расширение спектра транспортно-логистических услуг, предоставляемых перевозчиком.

Малые АТП зарабатывают на предоставлении перевозочных услуг (ГОСТ Р 51006-96 «Услуги транспортные. Термины и определения»), средние АТП могут расширить свой бизнес

за счет экспедирования (ГОСТ Р 52298-2004 «Услуги транспортно-экспедиторские»), крупные АТП стремятся предоставить своим заказчикам не только транспортные, но и логистические услуги.

Транспортная логистика как сфера деятельности позволяет сформировать набор транспортно-логистических услуг, которые могут быть предоставлены заказчикам силами малых АТП.

Особенности транспортно-логистических услуг:

- улучшенные потребительские свойства перевозки за счет применения информационных и транспортных логистических технологий (слежение за ТС, уведомление о подходе, электронизация документооборота, формирование грузовых партий и т.п.);
- надежность доставки и компенсация ущерба заказчику (общие логистические издержки, вплоть до упущенной выгоды);
- формирование документарно-операционной среды перевозки для настройки оперативного управления.

Предоставление транспортно-логистических услуг и организация мероприятий по управлению рисками МАГП осуществляются исходя из требований стандартов и правил предпринимательской деятельности, обязательных для выполнения всеми членами СРО, и обеспечения в СРО дополнительной имущественной ответственности каждого ее члена перед потребителями услуг посредством страхования и/или формирования компенсационного фонда СРО.

Таблица 1

Средства реализации воздействия на риск на основе потенциала НКО

Приемы, методы и средства управления рисками	Средства некоммерческих организаций, основанных на членстве
1. ИЗБЕЖАНИЕ (УКЛОНЕНИЕ ОТ) РИСКА	
1.1. Отказ от риска	
1.1.1. Услуги неизвестных или сомнительных партнеров	Ведение списков «проблемных» участников в рамках ОВС Интеграция операторов в ОВС и СРО
1.1.2. Предложения, риск которых превышает допустимый	Интеграция в ОВС (через Правила взаимного страхования всех участников цепи поставок)
1.1.3. Волатильность спроса на рынке услуг (срочных контрактов)	Создание информационно-логистического центра (некоммерческого партнерства членов СРО и ОВС)
1.2. Локализация (дифференциация) рисков по степени опасности	
1.2.1. Опасные риски, требующие первоочередного управления	Использование механизма «довложения» страхового взноса при выплате страхового возмещения катастрофических рисков
1.2.2. Экономически наиболее опасные участки, этапы	Создание в рамках превентивных мероприятий ОВС системы слежения за грузом и подвижным составом
1.3. Диссипация (размывание) рисков	
1.3.1. Наличие партнеров, разделяющих риск	Создание специальных фондов в рамках саморегулируемой организации (СРО)
1.3.2. Наличие участников бизнеса, имеющих общие интересы	Применение общих стандартов на услуги в рамках СРО
2. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ (УПРЕЖДЕНИЕ) РИСКОВ	
2.1. Снижение неопределенности	
2.1.1. Специфический профиль факторов риска	Свобода при формировании перечня застрахованных рисков в рамках ОВС
2.1.2. Ослабление позиций в своем секторе рынка	Программа обновления подвижного состава (основных средств) при поддержке ОВС
2.2. Предвидение появления «узких» мест в бизнесе	
2.2.1. Наличие стратегических факторов	Своевременная корректировка тактических и стратегических планов бизнеса в рамках СРО
2.2.2. Нестабильность внешней экономической обстановки	Взаимодействие СРО с ведомствами и представление интересов членов СРО в органах государственной власти
2.2.3. Новые нормы ФЗ	Разработка сценариев развития и будущего состояния среды хозяйствования
2.3. Формирование кризисных планов	
2.3.1. «Перспективные риски»	Создание и вовлечение в СРО партнеров по бизнесу (грузовладельцев)
2.4. Предотвращение катастрофического развития рисковых событий	
2.4.1. Стадии кризисной ситуации	Создание «кризисной» управляющей компании в форме некоммерческого партнерства Возможность взаимного страхования предпринимательского риска
2.4.2. Неопределенность развития кризисной ситуации	Создание информационно-логистического центра (ИЛЦ) в форме некоммерческого партнерства членов СРО и ОВС
2.4.3. Неопределенность ущерба от наступившего рискового события	Возможность включения в застрахованные риски ОВС любых мер по локализации ущерба при страховом случае
2.4.4. Сроки развития рисковой ситуации	Создание в рамках превентивных мероприятий ОВС системы интерактивного взаимодействия с оператором (агентом) в кризисной ситуации
3. УДЕРЖАНИЕ РИСКА	
3.1. Дублирование систем	
3.1.1. Взаимная поддержка перевозчиков, экспедиторов, логистических операторов	Создание в рамках членства в СРО и ОВС некоммерческой компании оперативного лизинга подвижного состава Создание диспетчерской службы (перезаказа) в рамках ИЛЦ СРО и ОВС

3.2. Самострахование	
3.2.1. Создание натурального или денежного резерва для деятельности	Создание специальных резервов (взаимного кредитования) в рамках ОВС
3.3. Финансовая прочность	
3.3.1. Выработка и соблюдение критериев финансовой прочности предприятия	Гарантии ОВС о достаточности уровня финансовой прочности члена СРО для кредитно-лизинговых операций
4. КОМПЕНСАЦИЯ РИСКА	
4.1. Покрытие убытка	
4.1.1. Покрытие убытка из текущего дохода	Увеличение дохода при снижении оттока средств за счет некоммерческих организаций, основанных на членстве
4.1.2. Покрытие убытка из резервов	Возможность формирования собственных резервов при снижении оттока средств за счет некоммерческих организаций, основанных на членстве
4.1.3. Покрытие убытка за счет использования займа	Расширение ОВС до статуса общества взаимного кредитования (ОВСК)
4.2. Страховое возмещение убытка	
4.2.1. Нестраховой пул	Создание компенсационного фонда в рамках СРО
4.2.2. Различные виды страхования	Формирование единого страхового продукта (коммерческого и взаимного страхования) Компенсация всех рисков при формировании Правил взаимного страхования
5. ПЕРЕДАЧА РИСКА	
5.1. Полис застрахованного риска	
5.1.1. Страхование риска выгодоприобретателя	Только ОВС может включить в страховой полис «завещание страхователя» возмещение ущерба выгодоприобретателю в любом случае
5.2. Аутсорсинг риска	
5.2.1. Общество взаимного страхования (ОВС)	Выполнение ОВС функций управляющей компании, с приемом на себя всех рисков, при организации лизинга для членов ОВС Включение в Единый страховой продукт добровольного взаимного и обязательного коммерческого страхования и перестрахования.
5.2.2. Ассоциация, союз	Договор о гарантиях (книжка МДП, полис взаимного страхования)
6. СОКРАЩЕНИЕ (СНИЖЕНИЕ СТЕПЕНИ) РИСКА	
6.1. Снижение частоты наступления рисков события	
6.1.1. Превентивные мероприятия по снижению частоты наступления рисков событий	Сертификация операторов в рамках СРО Проведение учебных занятий с операторами с оплатой из фонда превентивных мероприятий ОВС
6.2. Снижение вероятности рисков события	
6.2.1. Превентивные меры по снижению риска	Система охраны ПС и грузов в рамках превентивных мероприятий ОВС
6.3. Снижение величины ожидаемого ущерба	
6.3.1. Превентивные мероприятия по снижению величины ожидаемого ущерба	Возможность включения в застрахованные риски ОВС любых мер по снижению величины ущерба при страховом случае
6.4. Диверсификация рисков	
6.4.1. Расширение спектра транспортно-логистических услуг	Создание в рамках СРО и ОВС некоммерческого складского комплекса Вовлечение в ОВС партнеров по бизнесу (грузовладельцев)
6.5. Лимитирование	
6.5.1. Установление предельных сумм расходов, продаж, кредита	Ограничение страховых сумм для «проблемных» членов ОВС Формирование Программы обновления основных средств на основе лизинга, исходя из рентабельности хозяйственной деятельности

В таблице 1 представлена структура приемов, методов и средств управления рисками, а также перечень средств воздействия на риск на основе потенциала некоммерческих организаций (НКО), основанных на членстве.

В частности, эти средства включают гарантию уплаты таможенных платежей в случае недоставки груза грузополучателю при МАГП, а также обязанность ОВС-страховщика (по информации АСМАП) возместить убытки таможенным органам по возможным нарушениям страхователем-членом ОВС операций МДП (международной перевозки) в течение двух лет с момента открытия данной операции МДП на таможенной территории РФ при получении АСМАП соответствующих документов (требований об оплате) от таможенных органов, если страхователь исчез или не предпринял мер по урегулированию претензий.

Реализация методических рекомендаций обеспечивает возможность равной конкуренции малых АТП на рынке МАГП за счет внедрения новых организационно-правовых форм комплексного использования НКО, основанных на членстве, для малых АТП (системы управления рисками на основе взаимного страхования, стандартов качества транспортных услуг на основе саморегулирования).

Библиографический список:

1. Геррами В.Д. Территориально-функциональное ранжирование логистических центров. Сборник научных трудов МАДИ (ГТУ) «Логистика и транспорт», 2008.
2. Григорьева, Е.Ю. Инвестирование превентивных мероприятий (транспортно-логистических технологий) в гарантийных системах международных автомобильных перевозок // Вестник МАДИ (ГТУ). — 2010. — № 1 (20) — С. 96 — 103.
3. Волков В.Д. Транспортные, информационные и системные аспекты логистики (монография). — М.: «Техполиграфцентр», 2010.
4. Сергеев В.И. и др. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов. — М.: ИНФРА-М, 2004. — 976 с.
5. Логистика: Учебник / Под ред. Б.А.Аникина: 3-е изд., перераб. и доп. — М.: ИНФРА-М, 2010. — 368 с.
6. Миротин Л.Б., Некрасов А.Г. Логистика интегрированных цепочек поставок: Учебник. М.: Издательство «Экзамен», 2003.
7. Сергеев В.И., Дыбская В.В., Зайцев Е.И., Стерлигова А.Н. Логистика. Полный курс МВА. — М.: ЭКСМО, 2008.
8. Иванов Д.А. Управление цепями поставок. — СПб.: Изд-во Политех. ун-та, 2009. — 660 с.
9. Каплан Р., Нортон Д. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию. — М.: Олимп-бизнес, 2003.
10. Сток Д.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой / Пер. с англ. — М.: Инфра-М, 2005.