
ISSN 2306-1561

Automation and Control in Technical Systems (ACTS)

2015, No 3, pp. 148-156.

DOI: 10.12731/2306-1561-2015-3-15



Russia's International Road Freight Transport Services Improvement

Alina Yurievna Kartusova

Russian Federation, Undergraduate Student, Department «Road transport».

State Technical University – MADI, 125319, Russian Federation, Moscow, Leningradsky prospekt, 64. Tel.: +7 (499) 151-64-12. <http://www.madi.ru>

ap@madi.ru

Nadezhda Anatolievna Filippova

Russian Federation, Ph. D., Associate Professor, Department «Road transport».

State Technical University – MADI, 125319, Russian Federation, Moscow, Leningradsky prospekt, 64. Tel.: +7 (499) 151-64-12. <http://www.madi.ru>

umen@bk.ru

Abstract. International road transportation organization contains a lot of issues, such as automobile border control regulations, collisions, lack of goods transportation safety warranties, customs clearance issues etc. Moreover, justification of the auto transport contracts legal nature, it's contents and involved parties responsibilities requires the following revision. Russian legislation does not provide a complete assertion, legal support and warranties to the local freight forwarders working for international market.

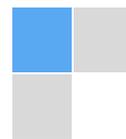
Keywords: international freight forwarding, freight forwarding, transport, customs, border, contract, freight forwarder, legislation.

ISSN 2306-1561

Автоматизация и управление в технических системах (АУТС)

2015. – № 3. – С. 148-156.

DOI: 10.12731/2306-1561-2015-3-15



УДК 651.135

Совершенствование сферы организации международных автомобильных перевозок в России

Картусова Алина Юрьевна

Российская Федерация, магистрант кафедры «Автомобильные перевозки».

ФГБОУ ВПО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», 125319, Российская Федерация, г. Москва, Ленинградский проспект, д.64, Тел.: +7 (499) 151-64-12, <http://www.madi.ru>

ap@madi.ru

Филиппова Надежда Анатольевна

Российская Федерация, кандидат технических наук, доцент кафедры «Автомобильные перевозки».

ФГБОУ ВПО «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», 125319, Российская Федерация, г. Москва, Ленинградский проспект, д.64, Тел.: +7 (499) 151-64-12, <http://www.madi.ru>

umen@bk.ru

Аннотация. В организации международных автомобильных перевозок в настоящее время много нерешенных вопросов, к числу которых относятся регулирование при пересечении границ в международном автомобильном сообщении, возникновение коллизий, потребность в создании гарантий безопасности при перевозке грузов, необходимость в урегулировании таможенных вопросов и т. д. Кроме того, внутренний юридический фактор договора международной автомобильной перевозки грузов, его содержания, ответственности участников процесса перевозки нуждается в дальнейшей разработке. Существующее в России законодательство еще не в полной мере обеспечивает защиту российских перевозчиков, осуществляющих международные автомобильные перевозки.

Ключевые слова: международные перевозки, грузовые перевозки, транспорт, таможня, граница, договор, перевозчик, законодательство.

1. Введение

Автомобильный транспорт играет значительную роль в международных перевозках в силу таких только ему присущих достоинств, как скорость доставки, сохранность груза, отсутствие перевалок и возможность доставки «от двери до двери» [1]. Кроме того, автомобильный транспорт обеспечивает высокую валютную эффективность перевозок [1 ... 12].

Для повышения эффективности перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении по направлению – страны Европы – РФ – необходимо определить основные критерии при выборе транспортно-экспедиционных компаний, занимающихся доставкой грузов, а также выделить основные проблемы, с которыми отделы сталкиваются в процессе организации перевозок в заданном направлении [3].

Основные цели, которые преследуются при организации и управлении доставкой грузов автомобильным транспортом:

- сокращение стоимости перевозки;
- сокращение времени доставки;
- повышения качества перевозки.

2. Критерии выбора транспортно-экспедиционных компаний

При выборе транспортно-экспедиционной компании необходимо руководствоваться следующими критериями: стоимостью перевозки, временем транспортировки, качеством перевозки.

Первое выбор оптимального подвижного состава в точки зрения стоимости транспортировки и времени доставки грузов га пример по маршруту Италия – РФ что составляет около 3000 км по трассе, рассмотрим следующие варианты стандартных тентованных еврофур в таблице 1.

Таблица 1 – Выбор подвижного состава

Показатели	VOLVO	MAN	SCANIA
Скорость средняя, км/ч	80	70	80
Время доставки	4-5	5-6	4-5
Стоимость доставки (Евро)	4200	4200	4200

Результаты данного анализа показали, что оптимальным подвижным составом с точки зрения стоимости транспортировки и времени доставки грузов по маршруту Италия – РФ являются стандартная еврофура Volvo и Scania.

Второе оценка качества перевозок включает:

- время на подачу автомобиля под погрузку;
- время транзита от пункта погрузки до пункта разгрузки;
- длительность прохождения пограничных переходов;
- необходимое соответствие транспортных средств, поданных под погрузку, конкретному виду перевозимого груза;

- безопасность движения;
- доставка строго по заявке;
- доставку в установленное в заявке время.

3. Метод экспертной оценки работы транспортно-экспедиционных компаний

Для совершенствования перевозки грузов в направлении – Италия – РФ необходимо провести анализ проблем, связанных с работой компаний по данному маршруту методом экспертной оценки, что даст возможность определить наиболее серьезные проблемы и впоследствии выработать их рациональное решение.

Сущность метода экспертных оценок заключается в проведении экспертами интуитивно-логического анализа проблем с количественной оценкой суждений и формальной обработкой результатов. Получаемое в результате обработки обобщенное мнение экспертов принимается как решение проблемы. Комплексное использование неосознанного мышления, логического мышления и количественных оценок с их формальной обработкой позволяет получить эффективное решение проблемы.

При выполнении своей роли в процессе управления эксперты производят две основные функции:

- формируют объекты (альтернативные ситуации, цели, решения и т.п.)
- производят измерение их характеристик (вероятности свершения событий, коэффициенты значимости целей, предпочтения решений).

Формирование объектов осуществляется экспертами на основе логического мышления и интуиции. При этом большую роль играют знания и опыт эксперта.

Характерными особенностями метода экспертных оценок как научного инструмента решения сложных не формализуемых проблем являются, во-первых, научно обоснованная организация проведения всех этапов экспертизы, обеспечивающая наибольшую эффективность работы на каждом из этапов, и, во-вторых, применение количественных методов как при организации экспертизы, так и при оценке суждений экспертов и формальной групповой обработке результатов. Эти две особенности отличают метод экспертных оценок от обычной давно известной экспертизы, широко применяемой в различных сферах человеческой деятельности.

Все множество плохо формализуемых проблем условно можно разделить на два класса. К первому классу относятся проблемы, в отношении которых имеется достаточный информационный потенциал, позволяющий успешно решать эти проблемы. Основные трудности в решении проблем первого класса при экспертной оценке заключаются в реализации существующего информационного потенциала путем подбора экспертов, построения рациональных процедур опроса и применения оптимальных методов обработки его результатов. Данный принцип означает, что выполняются следующие гипотезы:

1) эксперт является хранилищем большого объема информации, и поэтому он может рассматриваться как качественный источник информации;

2) групповое мнение экспертов близко к истинному решению проблемы.

Если эти гипотезы верны, то для построения процедур опроса и алгоритмов обработки можно использовать результаты теории измерений и математической статистики.

Ко второму классу относятся проблемы, в отношении которых информационный потенциал знаний недостаточен для уверенности в справедливости указанных гипотез. При решении проблем из этого класса экспертов уже нельзя рассматривать как «хороших измерителей». Поэтому необходимо очень осторожно проводить обработку результатов экспертизы. Применение методов осреднения, справедливых для «хороших измерителей», в данном случае может привести к большим ошибкам. Например, мнение одного эксперта, сильно отличающееся от мнений остальных экспертов, может оказаться правильным. В связи с этим для проблем второго класса в основном должна применяться качественная обработка.

Область применения метода экспертных оценок весьма широка. Перечислим типовые задачи, решаемые методом экспертных оценок:

1) составление перечня возможных событий в различных областях за определенный промежуток времени;

2) определение наиболее вероятных интервалов времени свершения совокупности событий;

3) определение целей и задач управления с упорядочением их по степени важности;

4) определение альтернативных вариантов решения задачи с оценкой их предпочтения;

5) альтернативное распределение ресурсов для решения задач с оценкой их предпочтительности;

6) альтернативные варианты принятия решений в определенной ситуации с оценкой их предпочтительности.

Для решения перечисленных типовых задач в настоящее время применяются различные разновидности метода экспертных оценок. К основным видам относятся: анкетирование и интервьюирование; мозговой штурм; дискуссия; совещание; оперативная игра; сценарий [2].

Каждый из этих видов экспертного оценивания обладает своими преимуществами и недостатками, определяющими рациональную область применения. Во многих случаях наибольший эффект дает комплексное применение нескольких видов экспертизы.

Обычно метод экспертных оценок используется экспертной группой, состоящей из нескольких человек. Первый эксперт независимо от других сравнивает объект №1 по всем 5-ти критериям. Второй эксперт оценивает объект №2 и т.д. Либо возможен вариант, когда один эксперт оценивает все объекты по одному параметру, второй эксперт оценивает все объекты по второму параметру и т.д. Затем данные сводят в единую таблицу и подводят итоги.

4. Результаты исследования

В качестве объектов исследования выберем несколько транспортно-экспедиционных компаний, которые оказывают транспортно-экспедиционные услуги в заданном направлении. Параметры исследования – проблемы, которые наиболее часто возникают на данном маршруте и требуют решения приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Анализ проблем, возникающих в работе по маршруту Италия – РФ

№	Параметр	Объекты исследования					
		Вес	SIA Azalia Logistika	ООО Транслогстрой	SIA Loroks	SIA Red Logistika	ООО Оленбордерс
1	Высокая стоимость транспортировки	0,3	1	2	1	3	1
2	Возникновение споров по договорам транспортной экспедиции вследствие их ненадлежащего исполнения	0,3	3	5	4	5	6
3	Неисполнение/ненадлежащее исполнение договоров транспортной экспедиции вследствие форс-мажорных обстоятельств	0,1	2	3	2	3	4
4	Недостаточное количество свободных ТС, имеющих разрешение на проезд по данному маршруту	0,2	4	6	3	3	2
5	Превышение допустимых нагрузок на ось ТС по причине неправильного размещения груза грузоотправителем	0,1	5	3	4	5	3
Сумма		1					

Результаты анализа (таблица 3) показали, что SIA Azalia Logistika и SIA Loroks являются наиболее надежными транспортно-экспедиционными компаниями, с которыми можно рекомендовать работать. Наиболее серьезной проблемой, с которой сталкиваются компании в процессе своей деятельности по доставке грузов по данному маршруту – возникновение споров по договорам транспортной экспедиции вследствие их ненадлежащего исполнения. В основном ненадлежащее исполнение перевозчиками

своих обязательств на практике связано с серьезной просрочкой доставки грузов конечному получателю, а также с несвоевременной подачей либо неподачей ТС в место отправки груза.

Таблица 3 – Результаты анализа

№	Параметр	Объекты исследования						
		Вес	SIA Azalia Logistika	ООО Транслогстрой	SIA Loroks	SIA Red Logistika	ООО Опенбордерс	Суммарное значение
1	Высокая стоимость транспортировки	0,3	0,3	0,6	0,3	0,9	0,3	2,4
2	Возникновение споров по договорам транспортной экспедиции вследствие их ненадлежащего исполнения	0,3	0,9	1,5	1,2	1,5	1,8	6,9
3	Неисполнение/ненадлежащее исполнение договоров транспортной экспедиции вследствие форс-мажорных обстоятельств	0,1	0,2	0,3	0,2	0,3	0,4	1,4
4	Недостаточное количество свободных ТС, имеющих разрешение на проезд по данному маршруту	0,2	0,8	1,2	0,6	0,6	0,4	3,6
5	Превышение допустимых нагрузок на ось ТС по причине неправильного размещения груза грузоотправителем	0,1	0,5	0,3	0,4	0,5	0,3	2
Сумма		1	2,7	3,9	2,7	3,8	3,2	

Данная проблема может быть вызвана как ненадлежащим исполнением своих обязанностей заказчиком, так и исполнителем договора, а также несовершенством законодательства, регулирующего международные автомобильные перевозки.

Для решения данной проблемы необходимо:

- 1) отразить основные подходы к определению правовой природы «договор международной автомобильной перевозки грузов»;
- 2) провести анализ системы законодательства, регламентирующего международные автомобильные перевозки;

3) исследовать нормативно-правовое их регулирование с учетом современного национального законодательства, а также международных соглашений и конвенций;

4) изучить основания и условия ответственности по договору международной автомобильной перевозки грузов;

5) исследовать Конвенцию КДПГ как основного источника правового регулирования международных автомобильных перевозок. [4]

5. Заключение

Все эти меры окажут положительное влияние на показатели добросовестной работы перевозчиков при международных автомобильных перевозках, позволят российским компаниям, занимающимся импортном и экспортом товара, избежать проблем, связанных с ненадлежащим выполнением перевозчиками их обязательств по договору перевозки и, следовательно, убытков, связанных с просрочкой доставки грузов.

Список информационных источников

- [1] Будзиевская Л.В. Правовое регулирование международных перевозок грузов. М., 1999.
- [2] Беляев В.М. Грузовые перевозки. – М.: Издательский центр «Академия», 2011. – 176 с.
- [3] Курганов В.М., Миротин Л.Б. Международные перевозки: учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Издательский центр «Академия», 2011. — 304 с.
- [4] Троицкая Н.А., Шилимов М.В. Транспортно-технологические схемы перевозок отдельных видов грузов: учебное пособие. – М.: Издательство «Кнорус», 2015 г. – 232 с.
- [5] Остроух А.В. Системы планирования перевозок. Программно-технологические решения по разработке системы планирования заданий для заказных пассажирских перевозок / А.В. Остроух, А.Б. Львова, А.Р. Исмаилов. – Saarbrücken, Germany: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2013. – 121 p. – ISBN 978-3-659-43619-2.
- [6] Остроух А.В. Оперативный контроль транспортно-экспедиционной деятельности. Процессный подход к агрегированию системы показателей деятельности транспортно-экспедиционного предприятия / А.В. Остроух, А.М. Ивахненко, Н.А. Крупенский. – Saarbrücken, Germany: Palmarium Academic Publishing, 2013. – 221 p. – ISBN 978-3-659-98329-0.
- [7] Остроух А.В. Автоматизация управления автотранспортными предприятиями. Новый подход на основе интеллектуальных мультиагентных систем / А.В. Остроух, А.В. Воробьева, Н.Е. Суркова. – Saarbrücken, Germany: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2015. – 117 p. – ISBN 978-3-659-47576-4.
- [8] Кузнецов И.А. Особенности реализации автоматизированной информационно-аналитической системы центра планирования перевозок строительных грузов / И.А. Кузнецов, А.В. Остроух // Вестник МАДИ(ГТУ). – М.: МАДИ (ГТУ), 2008. – Вып. 1(12). – С. 92-96.

- [9] Куфтинова Н.Г. Процессно-ориентированный подход к автоматизации планирования и управления транспортировкой продукции предприятий промышленности / Н.Г. Куфтинова, А.В. Остроух // Вестник МАДИ – 2010. – Вып. 4(23). – С. 62-66.
- [10] Остроух А.В., Синха Б.Р. Исследование информационных систем управления взаимоотношениями с поставщиками // Автоматизация и управление в технических системах. – 2013. – № 4.1. – С. 56-62. DOI: 10.12731/2306-1561-2013-4-10.
- [11] Krupensky N.A., Ivakhnenko A.M., Ostroukh A.V. Process-oriented aggregation scorecards operational control forwarding activities // Автоматизация и управление в технических системах. – 2014. – № 1.2 (9). – С. 123-142. DOI: 10.12731/2306-1561-2014-1-26.
- [12] Andrey Ostroukh, Andrey Ivakhnenko, Nikita Krupensky. Development of Process-Oriented System For Operational Control of Freight Forwarding Activity // Journal of Applied Sciences (JAS). 2014. Vol. 14. No 20. pp. 2601-2607. DOI: 10.3923/jas.2014.2601.2607.