

Н. М. Гордеенко¹

канд. экон. наук, начальник отдела социально-экономических исследований Научно-исследовательского и проектного института территориального развития и транспортной инфраструктуры

А. С. Шеянов²

аспирант кафедры статистики и эконометрики Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов

РАЗВИТИЕ СТАТИСТИЧЕСКОГО НАБЛЮДЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИИ

Благодаря развитию и совершенствованию общественного производства и товарообмена как внутри Российской Федерации, так и с зарубежными партнерами в конце XX в. возросло значение сферы распределения и обслуживания потребностей людей. Тенденции социально-экономического развития России потребовали нового подхода в организации грузопотоков на транспорте, в промышленности, торговле и других областях общественной деятельности. Современные грузоперевозки уже не ограничиваются перемещением груза из пункта отправления в пункт доставки одним видом транспорта, при мультимодальной перевозке используются два вида транспорта. Для оптимизации затрат и получения наибольшего эффекта при движении материальных потоков необходимы планирование, организация, управление и контроль за процессом движения. Этот подход основан на методологии и принципах логистики как совокупности средств и действий, направленных на организацию эффективных грузопотоков. Основной задачей логистики является разработка практических способов и приемов организации, планирования, контроля и управления движением товарно-материальных ценностей и сопутствующих информационных потоков между сферами производства и потребления в процессе функционирования систем транспорта, снабжения, производства и сбыта.

После кризиса 1998 г. в России сформировалась тенденция устойчивого социально-экономического развития. За 2000—2008 гг. рост реального объема валового внутреннего продукта (ВВП) составил 166,3% (табл. 1). Выпуск продукции и услуг базовых отраслей экономики (промышленность, строительство, сельское хозяйство, розничная торговля) увеличился в 1,3—2,5 раза.

Мировой финансово-экономический кризис 2008—2010 гг. оказал значительное воздействие на потенциал экономического развития России, однако антикризисные меры, принятые правительством, позволили максимально сократить ущерб и нивелировать неблагоприятные явления в экономике страны. Согласно прогнозам Министерства экономического развития РФ, тенденция экономического роста сохранится и в среднесрочной перспективе.

¹ Эл. адрес: gordeenco@yandex.ru

² Эл. адрес: asheyanov@ipr.ru

Таблица 1

**Динамика социально-экономических показателей РФ в 2000—2010 гг.,
2000 г. = 100%**

Социально-экономические показатели	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
ВВП	105,1	110,0	118,1	126,6	134,7	145,7	158,1	166,3	153,4	159,5
Промышленное производство	102,9	106,1	115,5	124,8	131,1	139,4	148,9	149,8	135,8	147,0
Сельское хозяйство	106,9	107,9	107,8	110,3	112,1	115,5	119,3	132,2	134,0	118,1
Строительство	110,4	113,6	128,1	141,1	159,7	188,6	222,9	251,5	218,3	217,0
Оборот розничной торговли	111,0	121,3	132,0	149,6	168,8	192,7	223,7	253,9	241,5	252,1
Грузооборот	103,2	109,3	117,8	125,3	128,5	132,0	135,1	136,0	122,2	130,6
Перевозка грузов транспортом	103,7	107,3	110,9	113,5	115,9	117,6	119,5	119,5	94,5	96,7

Источники: Федеральная служба государственной статистики

В данной статье рассматривается докризисный период в развитии Российской Федерации, поскольку он наилучшим образом характеризует потенциал развития экономики страны и позволяет оценить возможности развития транспортно-логистической отрасли.

В докризисный период социально-экономическое развитие России сопровождалось увеличением спроса на транспортные услуги. Анализ индексной динамики развития транспортной отрасли на фоне положительной динамики макроэкономических показателей свидетельствует о стабилизации тенденции ее роста с 2000 г. Объем перевезенных грузов за 2000—2008 гг. возрос в 1,2 раза, грузооборот — в 1,4 раза.

В период кризиса 2008—2010 гг. падение объемов грузоперевозок происходило синхронно с экономическим спадом, а восстановление несколько отставало от темпов роста экономики (рис. 1).

Основными факторами, оказавшими влияние на рост объема грузоперевозок в 2000—2008 гг., являются оживление деятельности реального сектора экономики, увеличение объема производства в основных грузообразующих отраслях (промышленность, строительство и розничная торговля), развитие рынков товаров и услуг, мелкого и среднего бизнеса, благоприятная внешне-

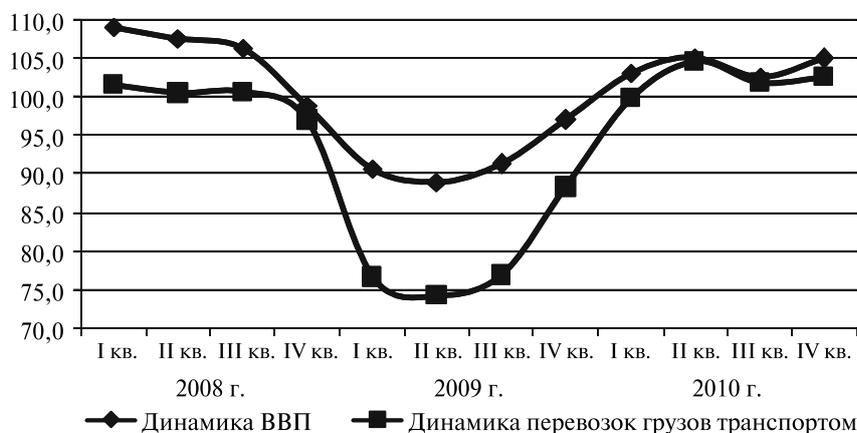


Рис. 1. Динамика перевозок грузов транспортом и динамика ВВП в 2008—2010 гг., индекс физического объема в % к соответствующему кварталу предыдущего года

экономическая конъюнктура по основным товарным позициям отечественного экспорта.

Анализ динамики показателей объемов грузовых перевозок по видам транспорта в России в 2000—2008 гг. показал, что наиболее высокие темпы роста отмечаются по внутреннему водному и трубопроводному транспорту, наименьшие — по автомобильному и морскому. Подчеркнем, что более 98% грузов перевозится тремя видами транспорта: железнодорожным, автомобильным и трубопроводным (табл. 2). Наибольшую долю в структуре перевозок грузов по видам транспорта занимает автомобильный транспорт, что свидетельствует о его высокой конкурентоспособности. Однако его доля в структуре перевозок грузов снизилась с 74,3% в 2000 г. до 68,5% в 2010 г.

Согласно материалам отраслевого исследования «Рынок транспортно-логистических услуг в России: состояние и перспективы развития», в рассматриваемый период наблюдалась неравномерность в деятельности предприятий внутреннего водного и воздушного транспорта. При этом авиаперевозки имеют характерную тенденцию к смене объемов перевозок в течение года — от резкого спада до роста, так называемые сезонные колебания. Также следует отметить неустойчивость показателей деятельности в сфере морского транспорта (доля морского транспорта в структуре перевозок грузов изменялась от 26% в 2005 г. до 37,5% в 2010 г.). Тем не менее общий тренд грузоперевозок по видам транспорта в 2000—2008 гг. демонстрировал устойчивую тенденцию роста.

По прогнозу Минтранса России, к 2012 г. размер рынка транспортных услуг России по грузообороту увеличится на 35%. Поэтапная реализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года и федеральных целевых программ в области транспорта позволит предоставлять качественные транспортно-логистические услуги за счет модернизации транспортной инфраструктуры страны. Прогнозируется усиление позиций автомобильного транспорта как за счет роста физических объемов перевозимых грузов, так и за счет увеличения дальности.

Рост объемов международных перевозок грузов, в том числе транзитных, обуславливается развитием внешнеэкономических связей с рядом стран, особенно со странами Юго-Восточной Азии (Китай, Монголия, Иран, Пакистан и др.). В области развития рынка международных перевозок сложившаяся ситуация требует повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на рынке международных перевозок, развития терминальной системы и инфраструктуры транспортно-дорожного сервиса, обеспечивающей расширение но-

Таблица 2

Динамика перевозок грузов по видам транспорта в Российской Федерации в 2000—2010 гг.

	2000 г.		2005 г.		2008 г.		2010 г.		Индекс 2008 г. к 2000 г.	Индекс 2010 г. к 2008 г.
	млн т	в % к итогу								
Транспорт — всего, в том числе:	7906,8	100,0	9166,8	100,0	9451,0	100,0	7644,0	100,0	1,195	0,809
железнодорожный	1047,0	13,2	1273,0	13,9	1304,0	13,8	1205,8	15,8	1,245	0,925
автомобильный	5878,0	74,3	6685,0	72,9	6893,0	72,9	5235,3	68,5	1,173	0,760
трубопроводный	829,0	10,5	1048,0	11,4	1067,0	11,3	1062,1	13,9	1,287	0,995
морской	35,0	0,4	26,0	0,3	35,0	0,4	37,5	0,5	1,000	1,071
внутренний водный	117,0	1,5	134,0	1,5	151,0	1,6	102,4	1,3	1,291	0,678
воздушный	0,8	0,0	0,8	0,0	1,0	0,0	0,9	0,0	1,250	0,900

И с т о ч н и к: Федеральная служба государственной статистики

менклатуры и повышение качества услуг, в первую очередь в зонах международных транспортных коридоров.

Важно подчеркнуть, что рынок логистических услуг в России находится в стадии становления и имеет ряд национальных особенностей в сравнении с зарубежными рынками. В России сейчас активно формируется рынок комплексных логистических операторов (3PL-провайдеров), основные направления развития которого аналогичны тенденциям европейского рынка. Поэтому следует ожидать развития более тесного сотрудничества российских логистических компаний с предприятиями, специализирующимися в области оптимизации уровня запасов, интеграции информационных систем и совместного управления логистическими затратами (Отраслевое исследование..., 2007).

Важным фактором роста грузоперевозок в России является повышение инвестиционной привлекательности транспортно-логистического рынка как для российских, так и для иностранных инвесторов, в первую очередь по сферам грузовых перевозок — контейнерные, по видам транспорта — для автомобильного и железнодорожного.

Прогнозируемое увеличение объемов внутрироссийских и международных перевозок грузов требует более эффективного использования транспортной системы на всех направлениях и маршрутах перевозки продукции, а также более равномерного распределения возрастающего объема транспортных услуг между различными видами транспорта. Необходимым условием эффективного использования транспортной системы является ее полноценное информационное обеспечение.

В настоящее время невозможно получить цельную картину и проследить динамику изменения транспортно-логистической деятельности в России в связи с отсутствием федерального статистического наблюдения в этой сфере. Отсутствие специального статистического наблюдения, позволяющего оценивать транспортно-логистическую деятельность, в первую очередь обусловлено тем, что логистическая деятельность в России на сегодняшний день является достаточно новым направлением деятельности в сравнении с общемировой практикой и пока не имеет четкого определения.

Транспортно-логистическая деятельность не предусмотрена в Общероссийском классификаторе видов экономической деятельности (ОКВЭД). Изучение деятельности организаций, оказывающих транспортно-логистические услуги, требует определения видов экономической деятельности в соответствии с ОКВЭД, поскольку все экономические показатели формируются на основе указанного классификатора.

Одним из ограничений в формировании показателей транспортной логистики выступает отсутствие в настоящее время разработки важнейших экономических показателей на уровне групп, подгрупп и классов ОКВЭД. Так, например, для определения общих результатов деятельности организаций транспортной логистики, вклада их в экономику страны важно определять валовую добавленную стоимость (ВДС) на уровне субъектов Российской Федерации по соответствующим видам деятельности: транспортные услуги, складские услуги, логистические услуги. В настоящее время НДС определяется на уровне разделов и классов в целом по стране с опозданием на один год. Это относится и к другим макропоказателям: индексу-дефлятору, индексу физического объема НДС.

Для снятия существующих информационных ограничений и формирования системы статистического наблюдения в области транспортной логистики требуется решение целого ряда методологических вопросов.

В первую очередь необходимо четко выделить объект статистического наблюдения, так как в сравнении с общемировой практикой логистика в России

является достаточно новым направлением деятельности. В широком понимании к организациям, осуществляющим транспортно-логистическую деятельность, нужно относить организации, у которых в качестве основного или дополнительного вида деятельности зарегистрированы: **деятельность грузового транспорта, организация перевозок грузов, транспортная обработка грузов и хранение**. Данное определение соответствует международной практике изучения логистических функций. В узком понимании к организациям, осуществляющим транспортно-логистическую деятельность, нужно относить организации, у которых в качестве основного вида деятельности зарегистрированы: **организация перевозок грузов, транспортная обработка грузов и хранение**.

Как уже отмечалось, в Общероссийском классификаторе видов экономической деятельности (ОКВЭД) не предусмотрено непосредственное выделение классификационной группировки, которую можно было бы идентифицировать как транспортно-логистическую деятельность, поэтому необходимо определить ее как собирательную отрасль. К транспортно-логистической деятельности предлагается относить виды экономической деятельности, включенные в следующие подклассы ОКВЭД:

- 63.1 «Транспортная обработка грузов и хранение»;
- 63.2 «Прочая вспомогательная транспортная деятельность»;
- 63.4 «Организация перевозок грузов».

По нашему мнению, к объектам статистического наблюдения в сфере транспортной логистики кроме организаций названных видов деятельности должны быть отнесены и организации, у которых в качестве основного вида деятельности зарегистрирована деятельность грузового транспорта, так как деятельность таких предприятий является составной частью логистической цепи доставки грузов (последовательное сочетание двух элементов — транспорта и складов), и такой подход соответствует международной практике изучения логистических функций.

Второй важнейшей методологической проблемой является разработка системы статистических показателей, отражающих деятельность в сфере транспортной логистики.

Характеристика организаций, осуществляющих транспортно-логистическую деятельность, как и любых других организаций, может быть дана с помощью традиционных показателей, разрабатываемых Федеральной службой государственной статистики. Так, унифицированные формы статистического наблюдения содержат сведения по основным экономическим показателям: объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг, оборот организаций, финансовые ресурсы, инвестиции в основной капитал, численность работников и т. д. Однако для характеристики транспортно-логистической деятельности этого недостаточно. Статистических данных, позволяющих получить цельную картину и проанализировать динамику изменения транспортного обеспечения грузопотоков, хранения грузов и предоставления иных логистических услуг на складских комплексах по России, субъектам РФ и федеральным округам на сегодняшний день не существует.

Для повышения конкурентоспособности транспорта в масштабах всей страны необходимо выработать единую систему оценки деятельности элементов логистической цепи, что позволит в будущем сократить издержки и ускорить время прохождения груза. К таким показателям кроме показателей, характеризующих деятельность транспортного комплекса, следует отнести показатели, характеризующие складское хозяйство, размеры входящих и исходящих грузовых потоков, выполнение функций управления грузопотоками, мультимодальность перевозок, доходы и расходы по видам услуг, эффективность логистической деятельности.

Система показателей транспортной логистики, на наш взгляд, должна включать в себя следующие информационные блоки:

- складские помещения, складские площади и их техническое обеспечение;
- инфраструктура внешнего транспорта;
- объем и структура грузов, обработанных на складах за отчетный период;
- показатели, отражающие специфику транспортно-логистической деятельности;
- характеристика транспортной деятельности;
- продолжительность оформления документов;
- объем услуг по таможенному оформлению.

Рассмотрим блок специальных показателей, отражающих специфику транспортно-логистической деятельности: своевременность доставки, операционная эффективность, уровень регулярности перевозок грузов.

Своевременность доставки грузов — это показатель качества предоставляемых услуг, который определяется как отношение количества заказов, выполненных в установленные сроки, к общему количеству заказов. Показатель необходим для принятия мер по предотвращению потерь от простоев подвижного состава, срыва графика поставки. Существуют нормы обработки судов, нормы погрузки/выгрузки. В случае их нарушения, когда простаивают вагоны, автотранспорт, суда, логистическим центром оплачивается штраф за простой подвижного состава или оплачивается простой за использование оборудования и складских площадей. Помимо финансового ущерба возникает так называемый имиджевый ущерб, когда теряется качество обслуживания. Таким образом, показатель своевременности доставки грузов комплексно оценивает деятельность транспортно-логистического центра с точки зрения предоставления качественной услуги.

Операционная эффективность показывает эффективность использования складских площадей, подвижного состава в рамках транспортно-логистической системы. Показатель оценивает, какой объем грузооборота склада приходится на один квадратный метр площади склада. В условиях развития интегрированных логистических центров этот индикатор приобретает особое значение для принятия управленческих решений.

Своевременность (регулярность, ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом сообщении имеет большое экономическое значение, так как от нее зависит величина страховых запасов продукции на складах грузополучателей, необходимых для поддержания непрерывности производства и снабжения населения. При повышении регулярности и ритмичности перевозок величина этих запасов может быть сокращена, что (как и повышение скорости перевозок) приводит к высвобождению оборотных средств и уменьшению затрат на хранение грузов.

На сегодняшний день не существует единого подхода к определению понятия «регулярные перевозки». Тем не менее на всех видах транспорта есть перевозки, которые осуществляются по заранее спланированному графику и точно в указанный срок. На железнодорожном транспорте запланированные перевозки обозначаются как «маршрутные отправки», для автомобильного и воздушного транспорта характерно понятие «регулярные рейсы», для морского транспорта — «линейные перевозки». Общей характеристикой запланированных перевозок в каждом случае является регулярность. Поэтому для устранения разрозненности в определениях предлагается ввести объединяющее понятие запланированных перевозок на всех видах транспорта — «регулярные перевозки».

Все перевозки грузов по разным видам транспорта предлагается разделить на следующие составляющие:

- отправки в регулярном сообщении (запланированные), тонн;

- отправки сборных грузов, тонн;
- отправки в нерегулярном сообщении (незапланированные), тонн.

С целью изучения своевременности транспортного обслуживания на всех видах транспорта можно инициировать введение в статистическую практику следующих показателей:

- количество регулярных перевозок, ед.;
- количество груза, перевезенного в регулярном сообщении, тонн.

Статистический учет вышеперечисленных показателей, а именно расчет на их основе удельного веса каждого вида отправки в общем объеме грузоперевозок позволит определить ритмичность транспортного обслуживания в грузовом сообщении, так называемый **уровень регулярности перевозок грузов**. Уровень регулярности перевозок грузов предлагается определять как соотношение количества груза, перевезенного в регулярном сообщении, к общему объему перевозок грузов.

Разработка структурированной системы показателей позволит не только оценивать деятельность участников логистической системы, но и вырабатывать стратегические решения, необходимые для развития транспортной инфраструктуры территории в местах наибольшей концентрации грузопотоков, направлять финансовые ресурсы на развитие тех видов транспорта, которые наиболее востребованы в каждом субъекте РФ и в целом по стране.

Источники

Отраслевое исследование «Рынок транспортно-логистических услуг в России: состояние и перспективы развития». КредИнформ Северо-Запад, 2007.