

УДК 338.49

СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ

Носов Александр Леонидович,

д-р экон. наук, канд. техн. наук, доцент, профессор кафедры маркетинга и стратегического планирования, ФГБОУ ВО «Вятская государственная сельскохозяйственная академия»,

г. Киров, Россия

E-mail: logistic_vgu@mail.ru

Статистика отражает процессы, происходящие в экономике. В статье представлен анализ статистических данных, косвенно характеризующих состояние национальной логистики, делаются соответствующие выводы. Так выявленное увеличение средней дальности перевозок говорит об отсутствии логистической концепции государства и снижении эффективности расходования ресурсов. Отмечается негативное влияние на логистику существующего закона о государственных закупках.

Ключевые слова: логистика, статистический анализ, транспорт, дальность перевозок, рынок логистических услуг, закон о государственных закупках

По данным аналитиков основной объем рынка отечественной логистики, около 90 %, занимают транспортно-логистические услуги [1]. Остальные 10 % рынка логистических услуг делят услуги по экспедированию, хранению и дистрибуции товаров. Управленческая логистика, включая управление цепями поставок, занимает 1 % рынка. Динамика роста российского рынка транспортно-логистических услуг по данным РБК представлена на рисунке 1.

Рассмотрим данные Росстата, доступные для анализа к настоящему времени [2]. Грузооборот по видам транспорта в миллиардах тонно-километров приведен в таблице 1.

Поскольку данная таблица не дает сведений о стоимостном объеме транспортных услуг, воспользуемся таблицей 2, которая является фрагментом статистической отчетности оборота организаций по видам деятельности в миллиардах рублей [2]. Сравнивая данные 2015 года, видим, что общий грузооборот транспорта составляет 5091 млрд тонно-километров, а оборот организаций транспорта 10965,2 – 1893,7 = 9071,5 млрд рублей. Таким образом, стоимость одного тонно-километра составила $9071,5/5091 = 1,78$ рублей.

Для оценки динамики стоимости тонно-километра сопоставим 2015 год с 2010 годом. В 2010 году общий грузооборот транспорта составлял 4751 млрд тонно-километров, а оборот организаций транспорта $6628,2 - 1521,8 = 5106,4$ млрд рублей. Стоимость одного тонно-километра составляла $5106,4/4751 = 1,07$ рублей. Темп роста стоимости транспортировки за последние 5 лет составил $1,78/1,07 = 1,66$ или 166 %, что значительно превышает официальные темпы инфляции.



Рисунок 1 – Динамика роста российского рынка транспортно-логистических услуг, 2008–2015 гг.

(Симонова Л., INFO@MA-RESEARCH.RU)

Таблица 1 – Грузооборот по видам транспорта (миллиардов тонно-километров)

	1992	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Транспорт – всего	4913	3638	4676	4751	4915	5056	5084	5080	5091
в том числе по видам:									
железнодорожный	1967	1373	1858	2011	2128	2222	2196	2301	2306
автомобильный	257	153	194	199	223	249	250	247	232
трубопроводный	2146	1916	2474	2382	2422	2453	2513	2423	2444
морской	405	122	60	100	78	45	40	32	40
внутренний водный	136	71	87	54	59	81	80	72	63
воздушный	1,8	2,5	2,8	4,7	5,0	5,1	5,0	5,2	5,4

Таблица 2 – Оборот организаций по видам экономической деятельности (в фактически действовавших ценах, млрд руб.)

	2002	2005	2010	2013	2014	2015
Оборот организаций – всего	15885,4	36459,5	81196,1	114625,7	129195,0	141547,3
в том числе по видам экономической деятельности:						
транспорт и связь	1592,8	3055,1	6628,2	9388,3	10006,9	10965,2
из них связь	365,9	743,0	1521,8	1831,4	1859,3	1893,7

Сопоставим данные рисунка 1 и таблицы 2. Объем рынка транспортно-логистических услуг в 2015 году составил 3000 млрд рублей. Таблица 2 дает оборот предприятий транспорта 9071,5 млрд рублей. Такую разницу трудно объяснить, предположим, что 3000 млрд рублей – это прибыль транспортно-логистических операторов. В этом случае получается что рентабельность их затрат составляет $3000 / (9071,5 - 3000) \times 100 \% = 49,4 \%$. Отсюда можно сделать два вывода: либо логистические операторы живут значительно лучше, чем об этом говорят, либо статистическая отчетность об их деятельности недостоверна [3].

Обратимся к анализу объемов перевезенных грузов по видам транспорта, отраженным в таблице 3 [2].

Таблица 3 – Перевозки грузов по видам транспорта (млн тонн)

	1992	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Транспорт – всего	15737	7907	9167	7749	8337	8519	8264	8006	7467
в том числе по видам:									
железнодорожный	1640	1047	1273	1312	1382	1421	1381	1375	1218
автомобильный	12750	5878	6685	5236	5663	5842	5635	5417	5041
трубопроводный	947	829	1048	1061	1131	1096	1095	1078	1071
морской ¹⁾	91	35	26	37	34	18	17	16	18
внутренний водный ¹⁾	308	117	134	102	126	141	135	119	118
воздушный	1,4	0,8	0,8	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3	1,2

¹⁾ Здесь и в таблице 1 – с 2012 г. морской транспорт – исключая, внутренний водный транспорт – включая перевозки судами смешанного (река–море) плавания.

Интересно определить среднее расстояние перевозок разными видами транспорта. Для этого разделим данные таблицы 1 на данные таблицы 3. Результат представлен в таблице 4.

Таблица 4 – Средняя дальность перевозки по видам транспорта (километров)

	1992	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Транспорт – всего	312,2	460,1	510,1	613,1	589,5	593,5	615,2	634,5	681,8
в том числе по видам:									
железнодорожный	1199,4	1311,4	1459,5	1532,8	1539,8	1563,7	1591,2	1673,5	1893,3
автомобильный	20,2	26,0	29,0	38,0	39,4	42,6	44,4	45,6	46,0
трубопроводный	2266,1	2311,2	2360,7	2245,1	2141,5	2238,1	2295,0	2247,7	2281,0

морской	4450,5	3,485,7	2307,7	2702,7	2294,1	2500,0	2352,9	2000,0	2222,2
внутренний водный	441,6	606,8	649,3	529,4	468,3	574,5	592,6	605,0	533,9
воздушный	1285,7	3125,0	3500,0	4272,7	4166,7	4250,0	4166,7	4000,0	4500,0

Из таблицы 4 видно, что средняя дальность перевозки по всем видам транспорта ежегодно увеличивается. К 2015 году она достигла 681,8 км, что более чем в два раза превышает показатель 1992 года – 312,2 км. С точки зрения системной организации перевозок это говорит об отсутствии логистической концепции в транспортном комплексе России [4].

Постоянным увеличением дальности перевозок характеризуются железнодорожный и автомобильный транспорт. Для железнодорожного транспорта за анализируемый период средняя дальность перевозки увеличилась с 1199,4 км до 1893,3 км, а для автомобильного с 20,2 км до 46,0 км – самый большой относительный рост. В автомобильном транспорте преобладают короткие маршруты.

Самым стабильным по дальности является трубопроводный транспорт (2281 км), что обусловлено его инфраструктурой. Морской транспорт в целом сокращает дальность перевозок с 4450,5 км в 1992 году до 2222,2 в 2015 году. Внутренний водный транспорт постоянной динамики дальности не показывает (533,9 км). Воздушный транспорт удельно переместился на дальние перевозки с 1285,7 км в 1992 году до 4500 км в 2015 году.

Обращение к официальной статистике выявило отсутствие в статистической отчетности показателей, характеризующих логистическую деятельность. Характеризовать состояние логистики можно только косвенными способами, зная структурные связи в отрасли. Это показывает, что государство не признает логистику отраслью экономической деятельности.

Рынок логистических услуг в России выглядит как неупорядоченное нагромождение функционально имеющих отношение к логистическим операциям экономических субъектов. Они системно не организованы, поскольку нет общего организующего центра, нет механизма образования логистических систем и нет необходимой для этого инфраструктуры.

Взаимовыгодное сотрудничество участников логистической деятельности позволило бы им получить синергетический эффект, который заложен в методологию логистики. Коммерческая обособленность, закрытость и непрозрачность организаций вредит эффективности их деятельности, препятствует внедрению современных информационных технологий. Принципом их работы является принцип затрат, пропорционально которым извлекается прибыль [5].

Экономика без регулирования имеет регрессионный характер, в соответствии с принципом роста энтропии. Это не раз показывали периодически возникающие экономические кризисы. В отрасли логистических услуг необходимо стратегическое планирование. Требуется мониторинг и аналитика происходящих процессов. Важность логистики как отрасли позволяет ставить вопрос о целесообразности создания правительственного органа логистики, который включал бы транспортное, инфраструктурное, информационное и другие направления на уровне индустриальной организации.

Наиболее важными направлениями являются законодательное регулирование логистической деятельности и формирование интегрированных в рынок механизмов ценообразования услуг по сквозному материальному потоку. Необходимо сформировать систему показателей результата логистической деятельности не на основе затрат и доходов, а на принципах эффективности выполнения процессов, их экономичности, исключения лишних операций и операторов [6; 7].

Одним из проблемных нормативных вопросов в логистике является закон о государственных закупках, лишаящий покупателей и продавцов требованиями конкурсных процедур свободы выбора. При этом:

- исключаются *JIT*, *LP* и *QR* технологии, как несовместимые с навязываемой законодательством процедурой обеспечения ресурсами;
- увеличивается необходимое для закупок время;
- усложняется процедура закупки;
- исключаются эффективные поставщики, не умеющие себя «представить» для конкурса;
- порождаются судебные тяжбы по результатам конкурсов;
- образуются дополнительные затраты на закупки;
- возникает возможность использования коррупционных механизмов;

– отрицается возможность оперативного управления запасами путем закупок по необходимости в малых количествах;

– возникает искусственный барьер на входе логистической системы;

– и т. д.

Современная практика государственных закупок показала, что судебные иски с привлечением высококвалифицированных юристов стали мощным инструментом конкурентов по блокированию неудобных им «коллег», победивших в конкурсах. Сложилась практика «откупа» поставщиков от коллег за право получения возможности исполнить поставку продукции после победы по конкурсу. У автора статьи был опыт работы на электронной площадке, когда цену выполнения контракта сбивала фиктивная виртуальная компания, создаваемая не для выполнения работы, а для обрушения стоимости.

Возникает вопрос, зачем разрабатывается и совершенствуется теория управления запасами и закупочная логистика, если закон о государственных закупках не позволяет ее использовать?

Заключение

Автор считает, что в данной работе новыми являются следующие положения и результаты:

– на основании последних статистических данных проведен расчет стоимости транспортной услуги и показана динамика ее роста;

– вычислена средняя дальность перевозки по всем видам транспорта, она ежегодно увеличивается, что негативно характеризует организацию логистики;

– дается краткая характеристика современного состояния видов транспорта;

– ставится под сомнение положительная роль существующего закона о государственных закупках.

Список литературы

1. Носов А.Л. Стратегический анализ и планирование параметров инфраструктуры региональной логистики // В сб.: Устойчивое развитие социально-экономических систем: наука и практика материалы III международной научно-практической конференции; под ред. Ю.С. Руденко, Л.Г. Руденко. – М., 2016. – С. 482–489.
2. Россия в цифрах. 2016: Крат. стат. сб. / Росстат. – М., 2016. – 543 с.
3. Носов А.Л. Логистика цепей поставок как фактор формирования конечной стоимости товаров // Вопросы новой экономики. – 2016. – № 1 (37). – С. 55–58.
4. Носов А.Л. Логистика – фактор экономического роста отраслей сельского хозяйства // Друкеровский вестник. – 2017. – № 1. – С. 120–125.
5. Носов А.Л. Поможет ли логистика сельскому хозяйству? // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2012. – № 3. – С. 16–21.
6. Nosov A. PLANNING PARAMETERS OF REGIONAL LOGISTICS INFRASTRUCTURE // Modern European Researches. – 2016. – № 3. – С. 91–96.
7. Носов А.Л. Методологические подходы к стратегическому планированию и управлению образовательным учреждением // Научно-методический электронный журнал Концепт. – 2013. – № 3. – С. 2–12.

STATISTICAL ANALYSIS OF NATIONAL LOGISTICS

Nosov Alexander Leonidovich,

doctor of economic sciences, candidate of technical sciences, associate professor, Professor of the Department of Marketing and Strategic Planning,

E-mail: logistic_vgu@mail.ru,

FGBOU VO Vyatka State Agricultural Academy, Kirov, Russia

The analysis of statistical data, which indirectly characterizes the state of national logistics, is presented, corresponding conclusions are drawn.

Keywords: logistics, statistical analysis, transport