

О МЕТОДОЛОГИИ РАЗРАБОТКИ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ БАЛАНСОВ

ON THE METHODOLOGY OF THE DESIGN OF TRANSPORT AND ECONOMIC BALANCE

Окончание. Начало в номере 14

Е. А. Жуков, доктор экономических наук, профессор

А. И. Федоренко, доктор экономических наук, профессор

В статье проведен критический анализ существующих методов прогнозирования объемов транспортных услуг на основе анализа динамики объемов товарных потоков на региональном и федеральном уровнях. Изложены рекомендации по использованию разных методов прогнозирования для разработки транспортно-экономического баланса.

The article contains a critical analysis of existing methods of forecasting of volumes of transport services on the basis of the analysis of the dynamics of volumes of commodity flows at the regional and Federal levels. The recommendations on use of different methods of forecasting for the development of transport and economic balance are presented.

Ключевые слова: материальный баланс, транспортно-экономический баланс, нормативный метод прогнозирования.

Key words: material balance, transport-economic balance, the normative method of forecasting of transport and economic balance.

Внедрение методики расчета нормативов и потребных объемов перевозок в тоннах, тонно-километрах и автомобиле-часах во всех регионах республики позволило увеличить точность расчетов планов перевозок грузов автомобильным транспортом общего пользования, повысить качество транспортного обслуживания предприятий, областей, районов.

Недостатки нормативного метода состоят в том, что нормативы перевозок грузов изменяются в большом диапазоне по разным предприятиям и, зачастую, невозможно определить реальную потребность в необходимых типах подвижного состава. В основу определения норм заложены отчетные данные за прошлые годы, которые не всегда объективны из-за несовершенства учета и других причин.

Проанализируем, есть ли сейчас возможность применять нормативный метод разработки территориальных транспортно-экономических балансов. Анализ статистической отчетности по видам транспорта показал, что из нее не всегда имеется возможность определить реальную картину перевозок по всей номенклатуре грузов. Так, на железнодорожном транспорте государственная статистическая отчетность ведется по форме № 65-жел. по номенклатуре грузов (см. табл. 4).

Отчетность по морскому транспорту форма № 1-море осуществляется по следующим видам перевозок (см. табл. 5).

Кроме того, в этой форме отчетности дается номенклатура перевозимых опасных грузов. Перевозки грузов внутренним водным транспортом отражаются по форме 1-тр (вод) с выделением заграничного плавания (см. табл. 6).

Кроме того, дается номенклатура перевозимых опасных грузов.

В формах государственной статистической отчетности по автомобильному транспорту вообще не приводятся данные по объемам перевозок грузов по номенклатуре. Кроме того, по малым автотранспортным предприятиям (их большинство) нет прямой государственной статистической отчетности по перевозочной деятельности, а объемы перевозок грузов определяются по данным выборочного обследования отдельных автотранспортных предприятий.

Таблица 4

Государственная статистическая отчетность
по форме № 65-жел.

Доходные поступления, начисленные по моменту производства расчетов за перевозку грузов железнодорожным транспортом – во всех сообщениях, тыс. руб.
в том числе: международное сообщение – всего
из него по видам грузов: уголь каменный
нефть сырая
бензин
топливо дизельное
мазут нефтяной и каменноугольный
руды и концентраты железные
руды и концентраты цветных металлов
заготовки стальные
лом черных металлов
металлы цветные и их сплавы
лесоматериалы круглые, кроме крепежных
земля, песок, глина строительные
земля, песок, глина и камни природные – сырье промышленное
камни природные строительные и поделочные, туф
балласт для железных дорог
цемент
сырье горно-химическое для производства удобрений
удобрения азотные
пшеница

Таблица 5

Отчетность по морскому транспорту форма № 1-море

Отправлено грузов – всего, тыс. т
в том числе: в каботажном плавании
в заграничном плавании
в том числе отправлено грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности – всего
в том числе: сухогрузов
из них каменного угля
наливных грузов
в том числе отправлено грузов судами, сданными в аренду на условиях тайм-чартера иностранным фрахтователям
Грузооборот – всего, тыс. т-миль
в том числе: в каботажном плавании
в заграничном плавании

Анализ объемов приведенной номенклатуры грузов показывает, что каждый вид транспорта собирает отчетность исходя из своего видения транспортного бизнеса. До сих пор нет единого подхода к формированию статистической отчетности. Разработать

Таблица 6

Перевозки грузов внутренним водным транспортом
по форме 1-тр (вод)

Отправлено грузов – всего, тыс. т
в том числе:
Наливные грузы
из них: нефть наливом
нефтепродукты наливом
Лесные грузы в плотках
Сухогрузы
из них: зерно и продукты перемола
комбикорма
уголь каменный, кокс
лесные в судах
металлы черные
руда всякая
в том числе железная и марганцевая
строительные грузы
из них добытых организациями внутреннего водного транспорта
цемент
удобрения химические и минеральные
прочие грузы
Из строки всего отправлено грузов:
в контейнерах
из них: массой 10 т брутто и более
пакетами
Грузооборот, тыс. т-км

нормативы перевозок грузов на базе такой статистической отчетности нереально. Если мы хотим иметь полноценный транспортный баланс, то необходимо менять государственную статистическую отчетность. И первый шаг в этом направлении уже сделан.

Введенные приказом Федеральной службы Российской Федерации по статистике от 29 августа 2012 года формы федерального статистического наблюдения за деятельностью предприятий позволяют на основе формы №1-предприятие получить необходимые данные для разработки нормативов перевозок. Так, в указанной форме собираются следующие статистические данные:

1. Общий оборот организации (без НДС, акцизов и аналогичных обязательных платежей), в том числе:

отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами, из них:

- товаров на экспорт;
- товаров, произведенных из собственного сырья и материалов других юридических и физических лиц.

2. Продано сырья, материалов, комплектующих изделий, топлива, приобретенных ранее для производства продукции.
3. Работы строительного характера, выполненные по договору субподряда другими юридическими и физическими лицами.
4. Произведено строительных материалов и конструкций для использования при выполнении строительных и монтажных работ: собственными силами организации и другими юридическими и физическими лицами.
5. Расходы на транспортировку, хранение и доставку грузов, осуществляемые магистральным грузовым железнодорожным транспортом.
6. Расходы по оплате работ и услуг сторонних организаций, в том числе по транспортировке грузов, из них:
 - магистральным грузовым железнодорожным транспортом (без расходов на транспортировку, хранение и доставку грузов, осуществляемых магистральным грузовым железнодорожным транспортом);
 - промышленным железнодорожным транспортом;
 - автомобильным транспортом;
 - трубопроводным транспортом;
 - морским транспортом;
 - внутренним водным транспортом;
 - воздушным транспортом.

Используя данные по объемам отгруженной продукции и затраты на транспортировку этой продукции, можно определить нормативы перевозок грузов. Однако все зависит от полноты и качества заполнения исходной информации по указанной форме статистической отчетности.

Конечно, можно использовать и метод прямого учета, который заключается в непосредственном полном обследовании грузообразующих и грузопоглощающих пунктов района или города. Этот метод дает наиболее полные данные для характеристики грузопотоков исследуемого района в определенный период времени. Недостатком его является большая трудоемкость работ по сбору данных и их обработке. Кроме того, ни один из перечисленных методов не дает возможности сочетать изучение грузопотоков с разработкой мероприятий по повышению эффективности перевозочного процесса.

Одним из методов определения объема перевозок грузов может быть метод, представляющий собой соответствие между готовой продукцией и сырьем на ее получение. В этом случае суммарный объем перевозок грузов на уровнях хозяйства в целом,

отрасли и предприятия будет определяться из объемов перевозок сырья, материалов и комплектующих, готовой продукции, технологических отходов и бракованной продукции, а также тары. Найденные объемы перевозок распределяются между видами транспорта в соответствии со сферами их экономически рационального использования.

Помимо своей величины объем перевозок грузов характеризуется и его неравномерностью во времени, т.е. изменением объемов перевозок в тоннах по кварталам, месяцам, неделям, суткам и часам суток. Неравномерность перевозок грузов оценивается коэффициентом неравномерности. Неравномерность перевозок грузов обусловлена динамикой производства продукции и ее потребления. Неравномерность производства продукции – независимая переменная величина, к изменению которой, в определенной степени, должна приспосабливаться транспортная организация. Неравномерность перевозок ведет к снижению коэффициента использования подвижного состава автомобильного транспорта и требует разработки и организации дополнительных мероприятий.

Более точно объем перевозок грузов характеризует показатель «грузопоток». Определение реальных грузопотоков отдельных универсальных видов транспорта связано с целым рядом объективных и субъективных трудностей. В первую очередь, это отсутствие учета перевозимых грузов по номенклатуре в организациях, производящих и потребляющих продукцию, и в автотранспортных предприятиях. Во-вторых, необъективные заявки отправителей грузов, отсутствие учета повторности перевозок и массы тары. Неточность учета в выполненных объемах перевозок в автотранспортных предприятиях тоже создают дополнительные трудности в определении реальных грузопотоков.

В зависимости от территории освоения грузопотоки могут относиться к пункту производства, к транспортному пункту, участку дороги, экономическому или административному району и всей стране. Грузопоток транспортного пункта (склад, грузовая станция, пристань, порт и т.д.) измеряется количеством прибывающих, отправляемых и транзитных грузов.

В ряде регионов России были сделаны попытки прогнозирования товарных потоков для разработки региональных транспортно-логистических систем. На рис. 3 и 4 показаны прогнозы по объемам потоков товаров народного потребления и внешнеторговых товарных потоков в Самарской области.

Этот прогноз сделан по товарным потокам, по которым имеются статистические данные у региональных органов исполнительной власти. Однако для построения полноценных региональных транс-

Входящие и исходящие потоки товаров народного потребления

Источник: Концепция развития РТЛС Самарской области с 2011 по 2015 гг.

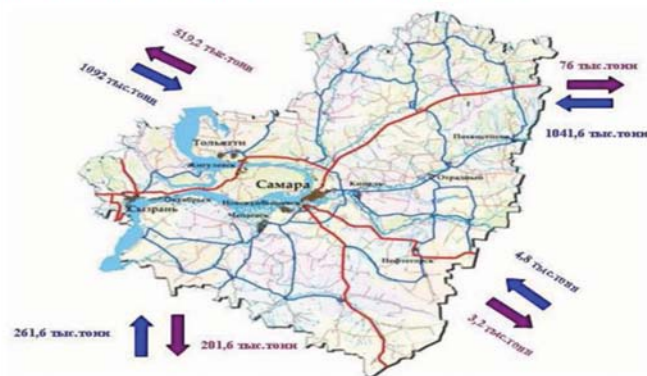


Рис. 3. Входящие и исходящие потоки товаров народного потребления

Экспортно-импортные потоки



Рис. 4. Экспортно-импортные потоки

портно-логистических систем необходим анализ и прогноз всех товарных потоков этого региона.

Проведенный в статье анализ методов прогнозирования объемов перевозок грузов и составления различного уровня транспортно-экономических балансов показывает, что требуется единый подход к формированию государственной статистической отчетности для всех видов транспорта и унификация методов прогнозирования товарных потоков. Существует также необходимость увязки территориальных транспортно-экономических балансов с пропускной способностью и размещением региональной транспортной и логистической инфраструктуры (логистических центров, терминальных комплексов, перегрузочных мощностей при интермодальных перевозках грузов).

Библиографический список

1. Струмилин С.Г. Избр. произведения. Т. 1. М.: Наука, 1963. – С. 398.
2. Большая Энциклопедия Нефти Газа. <http://www.ngpedia.ru/index.html>
3. Замковой А.А. О повышении качества прогнозирования объемов перевозок грузов // Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД». – 2012. – № 4.
4. Экономика железнодорожного транспорта: учебник для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. М.: УМЦ ЖДТ, 2006.

Жуков Е. А. – доктор экономических наук, профессор Московской международной высшей школы бизнеса «МИР-БИС» (Институт)

Федоренко А. И. – доктор экономических наук, профессор кафедры управления логистической инфраструктурой Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»

e-mail: evgenii.zhukov@mail.ru