

УДК 164 (575.2)

**ПОВЫШЕНИЕ ИНДЕКСА ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ  
В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ**

*Б. Советбеков, М.Т. Алсеитов*

Представлена методология Всемирного банка для оценки развития логистики и уровень ее эффективности в разных странах, в том числе в Кыргызской Республике.

*Ключевые слова:* логистика; транспорт; транспортный коридор; индекс эффективности; автомобильные перевозки.

---

**IMPROVING THE EFFICIENCY OF LOGISTICS SYSTEMS  
INDEX OF THE KYRGYZ REPUBLIC**

*B. Sovetbekov, M.T. Alseitov*

It presents the methodology of the World Bank to assess the development of logistics and efficiency levels in different countries, as well as in the Kyrgyz Republic.

*Key words:* logistics; transport; transport corridor; efficiency index; road transport.

В 2007 г. Всемирным банком совместно с университетом г. Турку (Финляндия) впервые была разработана методика оценки уровня развития логистики в различных странах. С той поры такая оценка проводится раз в два года и на сегодняшний день индекс LPI опубликован по итогам 2007, 2010 и 2012 и 2014 гг.

Индекс эффективности логистики (ИЭЛ) LPI (Logistics Performance Index) рассчитывается на основе опросов международных, национальных или региональных логистических и складских операторов транспортно-экспедиторских компаний. Опрос состоит из двух частей: определяется международный индекс LPI (по пятибалльной шкале респонденты оценивают критерии, отражающие эффективность логистической системы в отношении 8 стран, с которыми работает логистическая компания), и внутренний (по пятибалльной шкале респонденты оценивают логистическую систему страны, в которой работают). На их основе рассчитывается интегральный показатель индекса LPI и место среди стран мира, участвующих в рейтинге.

Кыргызская Республика также уделяет большое внимание развитию логистической системы. Это вызвано необходимостью сокращения временного интервала между приобретением сырья и поставкой товаров конечному потребителю, что спо-

собствует минимизации совокупных издержек за счет оптимизации потоковых процессов.

При анализе управления издержками производства большое внимание уделяется основным резервам, которые имеются в логистических составляющих системы. По оценке специалистов, в снабжении они приближаются к 50 %, в сбыте – к 40 %, а в производстве – к 10 %. Совершенствование логистической системы страны является важнейшим фактором повышения конкурентоспособности отечественных производителей, что позволит снизить транспортную составляющую в конечной цене товара на 10–12 %, а суммарные затраты товаропроизводителей, связанные с транспортно-логистическими услугами, – на 10–30 %.

Для компаний, осуществляющих свою деятельность в сфере логистики, т. е. связанных с организацией и регулированием процессов перемещения товаров от производителей к потребителям, управлением запасами, важными являются такие показатели, как время погрузки, разгрузки, таможенной очистки, стоимость перевозки и аренды складских помещений. Каждая страна в мире обладает своими особенностями в организации логистической и таможенной инфраструктуры, процедурами таможенной очистки.

Как отмечают исследователи, вопрос оценки и сравнения логистической среды различных стран

является достаточно сложным. Расчет итогового индекса осуществляется по пятибалльной шкале (где 5 – наивысший балл) на основе средневзвешенной оценки шести базовых индикаторов:

- 1) таможня;
- 2) инфраструктура;
- 3) международные поставки;
- 4) качество и компетенция в сфере;
- 5) отслеживание грузов;
- 6) своевременность.

Индекс эффективности логистической системы и его индикаторы позволяют обобщить информацию, получаемую от международных компаний, осуществляющих перемещение грузов, фрахт и доставку срочных грузов. Такие компании напрямую воздействуют на выбор каналов доставки грузов, т. е. на международном уровне определяют наиболее выгодные способы доставки товаров [1].

Для составления LPI было использовано более 5000 индивидуальных оценок различных стран, полученных с помощью анкет от 800 крупнейших международных логистических компаний. Каждый респондент указывал свою оценку состояния логистической системы и институтов, занимающихся оказанием логистических услуг в данной стране. По результатам исследования эксперты разделили все страны на четыре большие группы: с максимально высоким уровнем развития LPI (3,14–5,00), высоким (2,53–3,14), средним (2,29–2,53) и низким (1,00–2,29) [2].

Государства, возглавляющие список стран с наиболее развитой логистической системой, либо являются крупными глобальными транспортными и логистическими центрами (Сингапур и др.), либо имеют развитую систему логистических услуг, к которым относится, например, Швейцария. Логистические услуги в таких странах приносят логистическим компаниям большие доходы и выступают источником средств для инновационного и технологического развития.

На другом полюсе находятся государства с низкими доходами на душу населения, которые либо не имеют выхода к морю, либо географически изолированы. Наиболее сложная ситуация складывается в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, особенно в Африке и Центральной Азии. Они чаще всего страдают не только от невыгодного географического расположения, высокой стоимости транспортных услуг, но и от ограничений доступа на рынок логистических услуг и зависимости от расположения других стран.

По итогам исследования 2010 г., Кыргызстан по индексу эффективности логистической системы заняла 91-е место из 150 стран с общим индексом 2,35 [3].

Для расчета индекса эффективности логистики Кыргызской Республики применялись следующие значения индикаторов:

1. Эффективность таможенных процедур – 2,20.
2. Качество транспорта и информационных технологий – 2,06.
3. Доступность международных поставок – 2,35.
4. Компетентность логистики – 2,35.
5. Способность отследить грузы – 2,38.
6. Своевременность доставки к пункту назначения – 2,76.

На основании этих индикаторов индекс эффективности для Кыргызской Республики составляет:

$$LPI = 2,20 + 2,06 + 2,35 + 2,35 + 2,38 + 2,76/6 = 2,35.$$

Для увеличения этого показателя в рейтинге Всемирного банка республике необходимо реализовать ряд мер. В первую очередь следует учитывать, что при расчете индекса логистики Всемирный банк наибольшее внимание уделяет условиям создания в стране сквозного управления материальными потоками, а также простоте и эффективности проведения таможенных процедур. Так, из 55 вопросов, позволяющих оценить состояние логистической системы, 20 относятся к эффективности работы таможенных органов, 10 – к уровню развития логистики, 8 – к общим условиям осуществления торговли, 5 – к эффективности работы контрольных органов и только 4 вопроса – непосредственно к работе транспорта.

Авторы рейтинга учитывают необходимость максимального использования преимуществ глобализации для обеспечения населения земного шара товарами и услугами. При этом одним из главных элементов этого процесса является совершенствование построения логистической системы, поскольку именно ее развитие позволяет быстро и с минимальными затратами перемещать любые товары в любую точку земного шара.

По итогам исследования 2010 г., список стран с наиболее развитой системой логистики возглавила Германия, имеющая индекс 4,11.

Согласно данным, приведенным в таблице 1, в первую десятку вошли Сингапур, Швеция, Нидерланды, Люксембург, Швейцария, Япония, Великобритания, Бельгия и Норвегия. Самый высокий рейтинг среди постсоветских государств занимает Казахстан (71-я позиция) с индексом 2,83. На 61-й позиции в рейтинге находится Узбекистан (индекс 2,79), а на 102-м месте – Украина. Российская Федерация по итогам рейтинга заняла 94-е место с индексом 2,61.

Согласно результатам исследования, большое влияние на развитие логистики оказывают качество государственных институтов и эффективная координация таможенных процессов.

Таблица 1 – Величина LPI в рейтингах 2007–2010 гг.

№ п/п	Страна	Величина рейтинга LPI по годам	
		2007	2010
1	Германия	-	4,11
2	Сингапур	4,19	4,09
3	Швеция	4,08	4,08
4	Нидерланды	4,18	4,07
5	Люксембург	3,54	3,98
6	Швейцария	4,02	3,97
7	Япония	4,02	3,97
8	Великобритания	3,99	3,95
9	Бельгия	3,89	3,94
10	Норвегия	3,81	3,93
11	Латвия	3,02	3,25
12	Казахстан	2,12	2,83
13	Узбекистан	2,16	2,79
14	Российская Федерация	2,37	2,61
15	Украина	2,55	2,57
16	Кыргызская Республика	2,35	2,62

В странах с высокими LPI логистические компании довольны скорее частными таможенными агентами, нежели государственными. Часто в развивающихся странах неадекватное государственное регулирование логистической сферы и отсутствие конкуренции ведут к коррупции и низкому качеству логистических услуг со стороны предприятий инфраструктуры. Иногда присутствие таких операторов разрушает процесс таможенной очистки и мешает появлению компонентных местных операторов, способных работать с международными операторами.

Для повышения эффективности технологических процессов, осуществляемых логистическими операторами и таможенными брокерами на границе Кыргызской Республики (включая действия таможенных органов), следует продолжить внедрение “электронной таможни”, позволяющей организовать двусторонний непрерывный поток электронной информации от органов государственной власти, субъектов внешнеэкономической деятельности, таможенных органов других государств с целью ее накопления и обработки. Именно это позволит ввести новейшие процедуры автоматизации таможенного контроля, ее оформления и сопровождения, повысит информационную обеспеченность правоохранительной деятельности. В этих условиях станет возможным контроль в режиме реального времени за перемещением грузов, а такие подсистемы, как электронное декларирование, электронный документооборот, анализ рисков и управление ими, контроль над транзитом, единая

межведомственная автоматизированная система сбора, хранения и обработки информации будут являться составными элементами “электронной таможни”.

Таможенным органам КР необходимо сокращать время, стоимость и сложность выполнения формальностей при экспорте/импорте груза, которые зависят от качества пограничной инфраструктуры, IT-технологий, национальных таможенных разрешений, непосредственно участвующих в перемещении груза через границу. Все это повысит базовый индикатор эффективности таможенных процедур.

Важным индикатором является инфраструктура телекоммуникаций и информационных технологий, качество и своевременность обмена информацией при физическом перемещении грузов. В странах с высоким уровнем LPI данный показатель достигает 4,3 баллов, а в Кыргызстане – только 2,3.

Кроме того, в Кыргызстане имеется большая потребность в транспортном логистическом сервисе, соответствующем мировым стандартам, от которого напрямую зависит величина базового индикатора качества и компетенции логистической среды. По этому показателю республика занимает 120-е место (индекс LPI – 2,2). Следовательно, в республике необходимо создавать определенные структуры, позволяющие обеспечить качественное комплексное обслуживание процесса доставки товаров от производителя или продавца до конечного получателя. В основном это узкофункциональные логистические посредники. Комплекс транспортно-логистических услуг по доставке грузов в международном сообщении, предлагаемый ими клиентуре, все еще недостаточно широк и ограничивается, кроме непосредственно перевозок, услугами по сопровождению груза в пути, организации перевозочного процесса, оформлению таможенных, товарно-транспортных и других перевозочных документов, а также посредническими услугами по поиску груза для перевозчиков или поиску перевозчиков для грузовладельцев (по различным оценкам они составляют от 85 до 95 %).

Для повышения транзитной привлекательности страны следует развивать законодательство и в области обеспечения транзита. С этой целью необходимо совершенствовать нормативно-правовые акты, регламентирующие условия осуществления деятельности объектов придорожного сервиса и условия транзита для унификации с правовыми нормами, применяемыми в европейской транзитной системе.

Для развития международных перевозок следует реконструировать и модернизировать инфраструктуру, необходимую для осуществления транзита по территории республики.

Разработка и реализация перечисленных выше мероприятий повысит рейтинг КР по индексу логистики и позволит войти в число 50 ведущих стран мира по данному показателю.

*Литература*

1. Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy / The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank [Electronic resource]. – Access mode – [<http://siteresources.worldbank.org/Resources/lpi-report.pdf>]. Date of access: 20.02.2013.
2. Советбеков Б.С. Логистика и интермодальные перевозки / Б.С. Советбеков. Бишкек: Изд-во КРСУ, 2014. 112 с.
3. <http://data.worldbank.org>.