

**КУРОЧКИН Д.В.**

магистр экономических наук, аспирант кафедры менеджмента Белорусского государственного университета (г. Минск), старший преподаватель кафедры экономики и управления Могилевского государственного университета им. А.А. Кулешова (г. Могилев)

Оценка эффективности логистики в странах таможенного союза и Украине по методологии Всемирного банка

В современных условиях логистика играет ключевую, а в некоторых случаях определяющую роль в развитии стран. По проведенному автором исследованию, на сегодняшний день за счет логистики в странах-членах Таможенного союза формируется 10-12% ВВП (транспортный сектор – 7-8% ВВП). В странах ЕС данный показатель составляет 20-25%. Основная цель развития логистики в национальной экономике – уменьшение логистических издержек в конечной стоимости продукции, а также повышение транзитного потенциала. На сегодняшний день доля логистических издержек в конечной стоимости продукции в странах-членах Таможенного союза остается стабильно высокой и составляет в среднем 20-25%, а в некоторых случаях достигает 35%. При этом среднемировой показатель находится на уровне 11%, в Китае 14%, в странах ЕС на уровне 11%, в США и Канаде – 10%. Что касается транзитного потенциала стран Таможенного союза, то он используется недостаточно.

Большое внимание развитию логистики и совершенствованию ее инфраструктуры уделяется со стороны государства. В Республике Беларусь реализуются Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. (принята в 2008 г.), а также Стратегия развития транзитного потенциала на 2011-2015 годы (принята в 2010 г.); в Республике Казахстан – Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года (принята в 2006 г.); в Российской Федерации – Транспортная

стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (принята в 2008 г.). Следует отметить, что Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь только приступило к разработке Стратегии инновационного развития транспортной системы Беларуси до 2030 года.

Для эффективной оценки развития логистики необходима качественная методика, позволяющая оценить текущее состояние логистической отрасли стран мира. В 2007 г. Всемирным банком совместно с университетом г. Турку (Финляндия) впервые была разработана методика оценки уровня развития логистики в различных странах. За основу при определении логистического рейтинга эксперты взяли 7 важнейших критериев оценки развития логистики в конкретной стране, на основе которых был рассчитан индекс эффективности логистики – LPI (Logistics Performance Index) [1]. Исследование эффективности логистики в различных странах проводится раз в 2 года – LPI был опубликован в 2007, 2010 и 2012 гг.

В 2010 году Всемирный банк внес некоторые изменения в методику расчета индекса и убрал такой критерий оценки, как «логистические издержки». Дело в том, что во многих странах статистика по логистическим издержкам отсутствует и собрать достоверную информацию по данному показателю не представляется возможным. Также показатель «компетентность», был трансформирован в «качество и компетентность логистических услуг». Таким обра-

зом, количество критериев оценки развития логистики было уменьшено до шести:

- эффективность таможенного и пограничного оформления;
- качество торговой и транспортной инфраструктуры;
- простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам;
- качество и компетентность логистических услуг;
- отслеживание прохождения грузов;
- своевременность поставок грузов [2].

Индекс эффективности логистики для каждой страны рассчитывается на основе опросов международных, национальных и региональных логистических операторов, транспортно-экспедиторских компаний, предоставляющих услуги по организации перевозок грузов железнодорожным, автомобильным, морским, речным или воздушным транспортом, а также складских операторов. Такой опрос состоит из двух частей. Первая часть определяет международный индекс LPI – респонденты оце-

нивают по 5-балльной шкале каждый из 6 критериев, отражающих эффективность логистической системы в отношении 8 стран, с которыми работает компания. Вторая часть опроса позволяет определить внутренний индекс LPI – респонденты по 5-балльной шкале оценивают логистическую систему страны, в которой они работают. На основе оценки международного и внутреннего индекса эффективности логистики производится расчет индекса LPI, определяющего место страны среди других стран мира, участвующих в рейтинге [3].

По итогам исследований в 2007–2012 гг. наиболее развитыми логистическими системами обладают Сингапур, Германия, Нидерланды, Япония, Великобритания и Гонконг (Китай). В 2010 г. к ним добавились Швеция и Бельгия, в 2012 – Финляндия, Дания и США (табл. 1).

Среди стран СНГ, Балтии и Польши по индексу эффективности логистики в 2012 г. на первом месте Польша (30 место), на втором месте Литва (58 место), на третьем неожиданно вышла Украина (66 место), сме-

Таблица 1

Страны, обладающие наиболее эффективной логистической системой по индексу LPI в 2007-2012 гг.

Страна	Индекс LPI (место страны)		
	2007	2010	2012
Сингапур	4,19 (1)	4,09 (2)	4,13 (1)
Гонконг (Китай)	4,00 (8)	–	4,12 (2)
Финляндия	–	–	4,05 (3)
Германия	4,10 (3)	4,11 (1)	4,03 (4)
Нидерланды	4,18 (2)	4,07 (4)	4,02 (5)
Дания	–	–	4,02 (6)
Бельгия	–	3,94 (9)	3,98 (7)
Япония	4,02 (6)	3,96 (7)	3,93 (8)
США	–	–	3,93 (9)
Великобритания	3,99 (9)	3,95 (8)	3,90 (10)
Швеция	4,08 (4)	4,08 (3)	–
Австрия	4,06 (5)	–	–
Швейцария	4,02 (7)	3,97 (6)	–
Канада	3,92(10)	–	–
Люксембург	–	3,98 (5)	–
Норвегия	–	3,93 (10)	–

Примечание: « – » – страна не входит в десятку стран по индексу LPI

Таблица 2

Страны СНГ, Балтии и Польша по индексу LPI в 2007-2012 гг.

Страна	Индекс LPI (место страны)		
	2007	2010	2012
Польша	3,04 (40)	3,44 (30)	3,43 (30)
Литва	2,78 (58)	3,13 (45)	2,95 (58)
Украина	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)
Латвия	3,02 (42)	3,25 (37)	2,78 (76)
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)
Беларусь	2,53 (74)	–	2,61 (91)
Россия	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)

Примечание: «–» – Беларусь не была включена в рейтинг LPI в 2010 г.

тив при этом Латвию на четвертое (76 место). Анализируя индекс LPI в 2007-2012 гг. следует отметить, что Польша, находящаяся на 30 месте по эффективности логистики, является определенным идеалом как для Беларуси, так и для других стран СНГ (табл. 2).

В первом рейтинге LPI в 2007 г. среди 150 стран мира Украина занимала 73 место (индекс LPI – 2,55), опережая Беларусь (74 место, 2,53), Россию (99 место, 2,37) и Казахстан (133 место, 2,12). В 2010 г. в силу недостаточного количества ответов Беларусь не была включена в рейтинг LPI, который уже включал 155 стран. Россия тогда улучшила свою позицию и передвинулась с 99 на 94 место (индекс LPI – 2,61), Казахстан поднялся с 133 на 62 место (2,83), а Украина передвинулась с 73 позиции на 102 (2,57). В рейтинге 2012 г. Украина улучшила свою позицию, переместившись сразу на 66 место (2,85), Беларусь заняла 91 место (2,61), Россия – 95 (2,58) и Казахстан – 86 (2,69).

Рассмотрим место стран Таможенного союза и Украины по 6 субиндексам LPI в 2010-2012 гг. соответствии с методологией Всемирного банка (табл. 3).

У Беларуси самый низкий из всех представленных показателей по субиндексу «таможня», по которому индекс снизился с 2,67 до 2,24, и страна опустилась на 121 место. Далее идут «своевременность поставок» (114 место, индекс снизился с 3,00 до 2,87), «отслеживание прохождения грузов» (98 место, снижение с 2,71 до 2,58). В то же время, Беларусь улучшила позиции по показателю «качество логистической ин-

фраструктуры» (65 место, рост с 2,63 до 2,78), «качество и компетентность» (89 место, рост с 2,13 до 2,65), «международные перевозки» (107 место, рост с 2,13 до 2,58).

Украина улучшила свои позиции по всем субиндексам LPI. Значительное улучшение достигнуто по таким показателям, как «таможня» (88 место, индекс повысился с 2,02 до 2,41), «отслеживание прохождения грузов» (50 место, рост с 2,49 до 3,15), «своевременность поставок» (68 место, рост с 3,06 до 2,31), «качество логистической инфраструктуры» (70 место, рост с 2,44 до 2,49), «качество и компетентность» (61 место, рост с 2,59 до 2,85). Незначительное улучшение достигнуто и по показателю «международные перевозки» – Украина переместилась на 83 место, хотя индекс понизился с 2,79 до 2,72.

Россия ухудшила свои позиции по показателям «таможня» (138 место, индекс снизился с 2,15 до 2,04), «качество логистической инфраструктуры» (97 место, индекс вырос с 2,38 до 2,45), «международные перевозки» (106 место, индекс снизился с 2,72 до 2,59), «качество и компетентность» (92 место, рост с 2,51 до 2,65), «своевременность поставок» (94 место, снижение с 2,23 до 3,02). Незначительно улучшилось место России по показателю «отслеживание прохождения грузов» (94 место, индекс повысился с 2,60 до 2,76).

Казахстан ухудшил свои позиции по таким показателям, как «качество логистической инфраструктуры» (с 2,66 до 2,60, 79 место), «международные перевозки» (с 3,29 до 2,67, 92 место), «отслеживание про-

Таблица 3

Страны СНГ, Балтии и Польша по индексу LPI в 2007-2012 гг.

Страны	Год	Субиндекс LPI (место страны)					
		Таможня	Инфраструктура	Международные перевозки	Качество и компетентность	Отслеживание прохождения грузов	Своевременность поставок
Россия	2010	2,15 (115)	2,38 (83)	2,72 (96)	2,51 (88)	2,60 (97)	3,23 (88)
	2012	2,04 (138)	2,45 (97)	2,59 (106)	2,65 (92)	2,76 (79)	3,02 (94)
Беларусь	2007	2,67 (50)	2,63 (54)	2,13 (126)	2,13 (120)	2,71 (66)	3,00 (78)
	2012	2,24 (121)	2,78 (65)	2,58 (107)	2,65 (89)	2,58 (98)	2,87 (114)
Казахстан	2010	2,38 (79)	2,66 (57)	3,29 (29)	2,60 (73)	2,70 (85)	3,25 (86)
	2012	2,58 (73)	2,60 (79)	2,67 (92)	2,75 (74)	2,83 (70)	2,73 (132)
Украина	2010	2,02 (135)	2,44 (79)	2,79 (84)	2,59 (77)	2,49 (112)	3,06 (114)
	2012	2,41 (88)	2,69 (70)	2,72 (83)	2,85 (61)	3,15 (50)	3,31 (68)

Примечание: Беларусь не была включена в рейтинг LPI в 2010 г.

хождения грузов» (индекс повысился с 2,70 до 2,83, но это позволило занять лишь 70 место), «своевременность поставок» (индекс снизился с 3,25 до 2,73, 132 место). Незначительное улучшение достигнуто по показателю «таможня» (73 место, индекс повысился с 2,38 до 2,58) и «качество и компетентность» (74 место, индекс повысился с 2,60 до 2,75).

Если оценивать основные показатели развития логистики по индексу и субиндексам LPI в 2012 г., то лидерами среди названных стран являются Казахстан и Украина – они опередили Россию и Беларусь как по индексу, так и по субиндексам LPI, за исключением показателя «качество логистической инфраструктуры», по которому лидером является Беларусь (рис. 1).

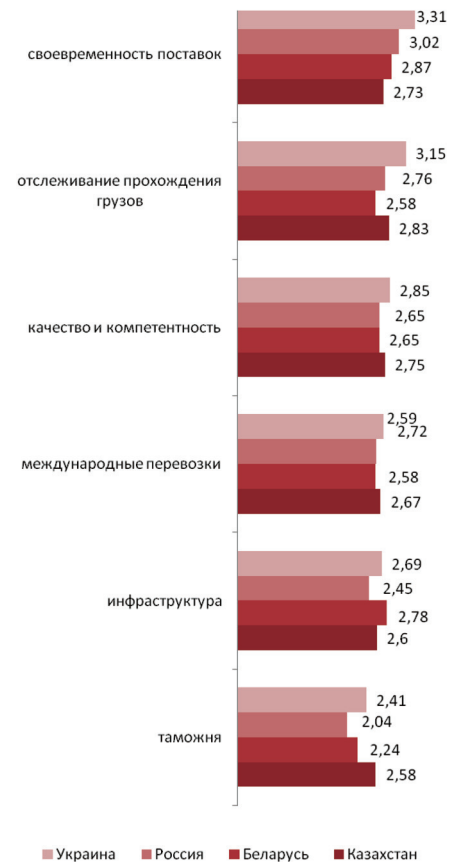


Рис. 1. Страны Таможенного союза и Украина по индексу LPI в 2012 г.

Следует отметить, что анализ индекса LPI за 2007-2012 гг. по методологии Всемирного банка вызывает определенные сомнения в достоверности результатов исследования. Ведь предложенная методика оценки эффективности логистики не является научно обоснованной. Исследование основывается на результатах опросов преимущественно международных (транснациональных) логистических компаний, а опрос потребителей логистических услуг при этом не ведется. Не учитываются и особенности отдельных стран, например, наличие выхода к морю, площадь страны и т.д.

Кроме того, во многих странах статистика по логистике на национальном уровне не ведется. Например, в Республике Беларусь статистические данные по логистической инфраструктуре и структуре логистических услуг отсутствуют, соответственно, достоверно оценить их качество практически невозможно.

Да и как вообще страна может за два года подняться, а затем снова опуститься в рейтинге на несколько десятков позиций? А ведь Казахстан в 2007 г. занимал 133 место в рейтинге LPI, в 2010 г. поднялся на 71 позицию, до 62 места, а в 2012 г. опустился на 24 позиции, до 86 места. Такая же ситуация с Украиной: в 2007 г. – 73 место, в 2010 г. – падение на 29 позиций, до 102 места, в 2012 г. – резкий взлет до 66 места. При этом эксперты Всемирного банка причины таких резких взлетов и падений аргументировано прокомментировать не могут.

Настораживает и отсутствие прогресса логистики в России, которая по методологии LPI в 2007 г. занимала 99 место, в 2010 г. – 94, а в 2012 г. – 95. Ведь логистика в этой стране развивается – вводятся в эксплуатацию новые объекты логистической инфраструктуры, упростились таможенный контроль на границе со странами Таможенного союза, модернизируются морские порты, железнодорожная инфраструктура, ведущими вузами страны готовятся квалифицированные кадры для логистической отрасли и т.д. Но по результатам рейтинга LPI напрашивается вывод, что на фоне ускоренного развития логистической отрасли других стран в России логистика развивается медленно.

Позиция в рейтинге LPI Беларуси (91 место) не согласуется с той задачей, которая была поставлена правительством – не ниже

45 места. Такая низкая оценка развития логистики по методологии Всемирного банка говорит о том, что логистический потенциал страны как транзитного государства используется недостаточно. Ухудшение позиции Беларуси по субиндексу «таможня» с 50 места в 2007 г. до 121 в 2012 г. можно объяснить значительными временными затратами на таможенные операции на внешней границе Таможенного союза, недостаточной пропускной способностью пунктов пропуска на данных направлениях, что приводит к значительным очередям на границе с Евросоюзом (Литвой, Латвией и Польшей).

На определенную субъективность исследования эффективности логистики, проводимого Всемирным банком, указывают и российские ученые. В частности Домнина С.В. (доцент кафедры управления логистической инфраструктурой НИУ ВШЭ) указывает на высокий уровень субъективности рейтинга LPI, что снижает достоверность результатов. По ее мнению отсутствие прогресса в России по рейтингу LPI, не означает, что положение в России не меняется, происходят положительные изменения, и их отмечают организаторы рейтинга, но и другие страны не стоят на месте. Для того чтобы логистика в России стала более эффективной нужны комплексные изменения в этой области [4, с. 86]. О некорректности методики и несовершенстве системы показателей расчета индекса эффективности логистики говорил Сергей И.В (научный руководитель факультета логистики НИУ ВШЭ) на заседании экспертной группы № 19 по доработке «Стратегии-2020» 26 мая 2011 г. (тема заседания «логистика на транспорте») [5].

Да и сами исследователи Всемирного банка признают, что разработанная ими методика оценки эффективности логистики не является чисто научной. В своих отчетах они указывают, что оценка на основе индекса LPI дается через взгляд мирового частного сектора на то, как страны взаимосвязаны между собой торговыми операциями, поэтому в ней не отражены в полной мере изменения, происходящие на уровне отдельной страны. Данная оценка дополняет, а не заменяет всесторонние исследования логистической отрасли. Как отмечают эксперты, индекс LPI позволяет определить страны с опережающим и от-

стающим развитием логистики, однако высокая оценка не обязательно означает равномерно высокие показатели ее эффективности по всей стране. В целом авторы исследования признают, что логистика многомерна, поэтому определение и анализ ее эффективности в разных странах является проблематичным [3].

И все же, несмотря на определенную субъективность исследования, можно выделить следующие основные проблемы развития логистики в странах Таможенного союза и Украине:

- недостаток инвестиций в развитие логистической инфраструктуры;
- несформированность рынка 3PL-услуг;
- отсутствие системного интегратора уровня 4PL;
- недостаточно высокая квалификация персонала;
- несовершенство таможенного и иного контроля на границах;
- слабый уровень нормативно-правового регулирования логистической отрасли;
- отсутствие статистического учета показателей развития логистики на национальном уровне;
- слабая интегрированность национальных логистических систем в обще-евразийскую и европейскую.

Для повышения индекса LPI стран Таможенного союза и Украины необходимо:

- повышение инвестиционной привлекательности логистической отрасли;
- ускоренное формирование рынка 3PL-услуг и переход к концепции 4PL (создание системного интегратора в области логистики);
- совершенствование нормативного регулирования логистической отрасли;
- создание системы достоверной статистической отчетности по логистическим показателям;

- повышение уровня подготовки кадров для логистической отрасли;
- реструктуризация логистических систем стран Таможенного союза, Украины и их объединение в Евразийскую логистическую систему.

Кроме того, для разработки конкретных направлений повышения индекса LPI необходимы консультации со специалистами Всемирного банка.

И в заключение отметим, что методология оценки развития логистики разработанная Всемирным банком, не является единственной. В 2010 г. исследовательский институт «Transport Intelligence» (Великобритания) разработал индекс развития рынка логистики в странах с развивающейся экономикой (Emerging Market Logistics Index) [6]. Индекс EMLI отражает степень привлекательности рынка логистики для иностранных инвестиций. Общий показатель индекса подсчитывается на основе трех промежуточных показателей: размер и динамика развития рынка, рыночная совместимость, развитие транспортных коммуникаций. В январе 2013 г. был опубликован уже четвертый отчет развития рынка логистики в 45 странах с развивающейся экономикой. По итогам исследования наиболее привлекательными для инвестирования в сферу логистики являются следующие развивающиеся страны: Китай, Индия, Бразилия, Саудовская Аравия, Индонезия, Объединенные Арабские Эмираты, Россия. Среди стран СНГ в рейтинге EMLI представлены только Россия, Украина и Казахстан, при этом Россия занимает 7 место (в 2010 г. – 5 место), Казахстан – 18 (в 2010 г. – 33), Украина – 20 (в 2010 г. – 18), что говорит о снижении привлекательности рынка логистики для иностранных инвесторов в России и Украине, привлекательность же рынка логистики в Казахстане значительно повысилась.

Л И Т Е Р А Т У Р А

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. *Connecting to Compete 2010: Trade Logistics in the Global Economy / The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank [Electronic resource]. – Access mode – [http://siteresources.world-bank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf]. – Date of access: 20.02.2013.*
3. *Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy / The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank [Electronic resource]. – Access mode – [http://siteresources.worldbank.org/TRADE/Resources/239070-1336654966193/LPI_2012_final.pdf]. – Date of access: 20.02.2013.*
4. Домнина, С.В., Зинина Д.И. Оценка эффективности логистики, какую методику выбрать? // Современные технологии управления логистической инфраструктурой – III: Сборник научных статей под науч. ред. В.И. Сергеева. – Москва: Изд-во Эс Си Эм Консалтинг, 2012. – С. 83-87.
5. Стенограмма заседания экспертной группы № 19 по доработке «Стратегии-2020» от 26 мая 2011. Тема заседания: «Логистика на транспорте» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://2020strategy.ru/g19/documents/page2]. – Дата доступа: 20.02.2013.
6. *Emerging Market Logistics Index 2013 [Electronic resource]. – Access mode – [http://agilitylogistics.com/EN/Documents/Agility_Downloads/2013_Emerging_Markets_Logistics_Index.pdf]. – Date of access: 20.02.2013.*