



Сурен Чибухчян,
к.т.н., доцент, заведующий кафедрой
«Транспортные средства», Национальный
политехнический университет Армении

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В СТРАНАХ ЕАЭС: ИТОГИ ДВУХ ЛЕТ

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы современного состояния и итоги развития логистики в странах Евразийского экономического союза за 2 года его существования. Представлен уровень развития рынка транспортно-логистических услуг, индекс эффективности логистики и ранжирование стран ЕАЭС по субиндексам.

Ключевые слова. Евразийский экономический союз, Армения, транзит, транспортно-логистические услуги, индекс эффективности логистики, субиндекс.

Annotation. The issues of the current state and the results of logistics development in the countries of the Eurasian Economic Union for 2 years of the EEU existence are considered. The level of development of the market of transport and logistics services, the index of logistics efficiency and the ranking of the countries of the EEU for subindexes are presented.

Key words. Eurasian Economic Union, Armenia, transit, transport and logistics services, logistics efficiency index, subindex.

В настоящее время важным показателем развития экономик стран является рынок транспортно-логистических услуг. Степень его развития можно оценить на основе индекса эффективности логистики (Logistics Performance Index – LPI). «Индекс эффективности логистики помогает лицам, определяющим экономическую политику, наглядно сравнить результаты своей страны и схожих с ней стран в области перемещения товаров между странами и налаживания связей с глобальными цепями поставок», – комментирует Жозе Гильерме Рейш, руководитель сектора торговой практики Департамента глобальной практики Группы Всемирного банка в области торговли и конкурентоспособности.

Двадцать восьмого июня 2016 г. Всемирный банк опубликовал очередное исследование эффективности развития логистики. Экспертами Всемирного банка за основу при определении рейтинга были взяты 6 важнейших критериев оценки развития логистики в конкретной стране:

- эффективность таможенного и пограничного оформления (Customs);
- качество торговой и транспортной инфраструктуры (Infrastructure);
- простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам (International Shipments);
- качество и компетентность логистических услуг (Logistics Quality and Competence);
- отслеживание прохождения грузов (Tracking & Tracing);
- своевременность поставок грузов (Timeliness).

На основе указанных критериев рассчитывается интегральный индекс эффективности логистики LPI.

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 не учитывает в полной мере изменения, происходящие на уровне отдельных стран. Данная оценка дополняет, а не заменяет всесторонние исследования логистической отрасли. Как отмечают

исследователи, индекс LPI позволяет определить страны с опережающим и отстающим развитием логистики. В целом авторы исследования признают сложность и неоднозначность предмета оценки – логистической отрасли, чем обусловлены трудности при определении и анализе эффективности по разным странам.

Согласно докладу Группы Всемирного банка, темпы повышения эффективности логистики в наименее развитых странах мира замедлились впервые с 2007 г., в то время как страны с развивающейся экономикой, реализующие комплексные инициативы, продолжают повышать эффективность логистики.

Разрыв в показателях эффективности логистики между богатыми и бедными странами сохраняется, и тенденция к постепенному сближению, наблюдавшаяся в период 2007–2014 гг., сменилась на противоположную в случае стран с наихудшими показателями эффективности логистики.

Доклад основан на данных опроса более 1200 специалистов по логистике.

Продается производственно-складской комплекс в Омске

Площадь З/У: **11 га**
Общая площадь строений:
50 000 кв. м



(3452) 69-19-29

Начальная цена:
180 000 000 руб.

Десятка лидеров в принципе не меняется. По итогам исследования эффективности логистики (LPI) за 2007–2016 гг., наиболее развитыми логистическими системами обладают Германия, Люксембург, Швеция, Нидерланды, Сингапур, Бельгия, Великобритания, США. Из топ-10 выбыли Норвегия и Япония, в лидеры вернулись Австрия и Гонконг (табл. 1) [11]. В десятке наихудших для ведения логистики стран находятся Сирия с показателем индекса в 1,6 баллов, Гаити (1,72), Сомали (1,75) и Мавритания (1,87).

Согласно мнению экспертов World Economic Forum (WEF), падение показателей по ряду стран рейтинга зависит в основном от двух причин: транспортной инфраструктуры и качества логистических услуг, включая транспортных операторов и таможенных брокеров [11]. Специфические проблемы испытывают и страны с неблагоприятной географией, например без выхода к глобальным водным маршрутам.

Однако наибольшее беспокойство у экспертов отрасли вызывает проблема надежности цепи поставок. Этот показатель может считаться более важным, чем скорость. Ключом к обеспечению надежности остается эффективность таможенной работы.

Необходимо отметить, что низкий уровень доходов и наименьшая эффективность логистики характеризуют, как правило, государства, не имеющие выхода к морю, малые островные государства или пережившие вооруженные конфликты.

Тем не менее впервые за историю публикации докладов «Налаживание связей для повышения конкурентоспо-

собности» страны, не имеющие выхода к морю, уже не находятся в заведомо невыгодном положении, о чем свидетельствуют показатели эффективности логистики в Руанде и Уганде: им выгодны скоординированные на региональном уровне меры по совершенствованию торговых коридоров.

В 2016 г. такие страны, как Кения, Индия и Китай, зарегистрировали более высокие, чем прежде, показатели эффективности.

В 2016 г. места в индексе эффективности логистики для постсоветских стран распределились следующим образом: Литва (29), Эстония (38), Латвия (43), Казахстан (77), Украина (80), Молдова (93), Россия (99), Узбекистан (118), Беларусь (120), Грузия (130), Туркменистан (140), Армения (141), Кыргызстан (146) и Таджикистан (153). Азербайджан не участвует в рейтинге по неизвестной причине. Из стран – членов бывшего СССР наибольшего прогресса за два года добилась Литва, которая поднялась на 17 позиций вверх. Армения же опустилась на 49 ступенек, значительно потерял и Таджикистан, который в 2016 г. вошел в топ-10 с конца.

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) с территорией более 20 млн км² (15% мировой суши), населением более 180 млн чел. и совокупным ВВП в 2,2 трлн долл. – новое международное интеграционное экономическое объединение, участниками которого являются Россия, Белоруссия, Казахстан, Армения и Кыргызстан. Он начал функционировать на пространстве Таможенного союза с 1 января 2015 г., до 2015 г. действовавшего в рамках ЕврАзЭС [3].

Ближние уровни развития стран ЕАЭС являются одним из основных факторов, повышающих эффективность интеграционных процессов, в том числе на транспорте, и перспективы усиления позиций государств – членов ЕАЭС на рынке транспортно-логистических услуг и транзитных перевозок из Азии в Европу и обратно.

Результаты рейтинга по индексу эффективности логистики для стран – членов ЕАЭС заслуживают рассмотрения и даже настораживают.

Рассмотрим места стран – членов ЕАЭС по шести важнейшим критериям оценки эффективности логистики в соответствии с методологией Всемирного банка (табл. 2).

Среди стран – членов ЕАЭС наибольших успехов добился Казахстан, значительно улучшив рейтинг по субиндексам «эффективность таможенного и пограничного оформления» (переместившись со 121-го на 86-е место), «качество торговой и транспортной инфраструктуры» (со 106-го на 65-е), «простота организации международных перевозок» (с 100-го на 65-е), «отслеживание прохождения грузов» (с 81-го на 71-е). К 2020 г. Казахстан планирует войти в число 40 стран с наилучшим логистическим климатом. Для этого АО «НК «КТЖ»» планирует развивать необходимую инфраструктуру, упростить таможенные процедуры и внедрить в перевозки информационные технологии. Кроме того, в 2017 г. предполагается запуск новой системы грузовых перевозок в Китай, Европу, Иран, Россию и Турцию.

По версии Всемирного банка, Беларусь ухудшила свои позиции по всем субиндексам, причем значительное снижение произошло по таким критериям, как «эффективность таможенного и пограничного оформления» (с 87-го места на 136-е), «качество торговой и транспортной инфраструктуры» (с 86-го на 135-е), а также «качество логистических услуг и компетентность» (с 77-го на 125-е) и «отслеживание прохождения грузов» (со 113-го на 134-е) [9].

Армения, ставшая членом ЕАЭС 2 января 2015 г., значительно ухудшила свои позиции по всем субиндексам. Киргизия, член ЕАЭС с 12 августа прошлого года, также обладает неэффективной логистической системой, о чем свидетельствует снижение позиций страны по четырем из шести субиндексов. Россия ухудшила свое положение по всем субиндексам, особенно по таким как «качество торговой и транспортной инфраструктуры» (опустившись с 77-го места на 94-е), «отслеживание прохождения грузов» (с 79-го на 90-е), «простота организации международных перевозок» (со 102-го на 115-е).

Таким образом, наиболее развитая логистическая система среди стран – членов ЕАЭС у Казахстана, наименее

эффективными обладают Армения и Киргизия. Белорусская логистическая система, по методологии Всемирного банка, снизила свою эффективность как по большинству субиндексов, так и по итоговому индексу LPI, несмотря на то что имеет большой потенциал развития данной отрасли [9]. Эффективность логистической системы России также снижается. На фоне ускоренного развития логистической отрасли других стран (прежде всего членов Европейского союза) в странах – членах ЕАЭС наблюдается снижение ее эффективности.

Развитие инфраструктуры остается ключевой проблемой для стран независимо от уровня дохода. Однако темпы развития инфраструктуры у стран-лидеров на порядок выше, чем у стран, завершающих список. Что касается систем пограничного контроля, их реформирование – приоритетная задача для стран нижних строчек рейтинга, особенно для развивающихся стран с низким уровнем дохода и географическими ограничениями.

Исходя из этого в приоритетах развития ЕАЭС на перспективу до 2025 г. особое место занимает инфраструктурное развитие и реализация транзитного потенциала, поскольку от него зависит уровень свободы движения

товаров, услуг, капитала и рабочей силы, которые не ограничатся развитием транспортной инфраструктуры, а включают в себя стимулирование создания единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг, повышение качества транспортных и логистических услуг, совершенствование таможенных, пограничных процедур и процедур транспортного контроля.

Географическое и геоэкономическое положение стран ЕАЭС обуславливает их огромный транзитный потенциал и серьезную основу для развития транспортно-логистических услуг. По оценкам экспертов, транзитный потенциал ЕАЭС составляет около 220 млн т, а к 2020 г. достигнет показателя в 400 млн т, из которых порядка 290 млн т придется на транзит из государств ЕАЭС в третьи страны через другие страны сообщества [2].

Предполагается, что к 2020 г. годовой объем перевозок составит 800–820 млн т грузов. По расчетам специалистов, при таких объемах перевозок не хватает порядка 330 логистических центров с производительностью в 2–2,5 млн т груза в год [3].

Мировой транспортный рынок оценивается примерно в 3 трлн долл. США (7% мирового ВВП). В некото-

Таблица 1.

Топ-10 стран по индексу эффективности логистики (LPI) за 2007–2016 гг.

Источник: составлено автором по данным [11]

Страна	Интегральный показатель LPI (место страны)				
	2007	2010	2012	2014	2016
Германия	4,10 (3)	4,11 (1)	4,03 (4)	4,12 (1)	4,23 (1)
Люксембург	–	3,98 (5)	–	3,95 (8)	4,22 (2)
Швеция	4,08 (4)	4,08 (3)	–	3,96 (6)	4,20 (3)
Нидерланды	4,18 (2)	4,07 (4)	4,02 (5)	4,05 (2)	4,19 (4)
Сингапур	4,19 (1)	4,09 (2)	4,13 (1)	4,00 (5)	4,14 (5)
Бельгия	–	3,94 (9)	3,98 (7)	4,04 (3)	4,11 (6)
Австрия	4,06 (5)	–	–	–	4,10 (7)
Великобритания	3,99 (9)	3,95 (8)	3,90 (10)	4,01 (4)	4,07 (8)
Гонконг (Китай)	4,00 (8)	–	4,12 (2)	–	4,07 (9)
США	–	–	3,93 (9)	3,92 (9)	3,99 (10)

Примечание: «–» – страна не входит в топ-10.

Таблица 2.

Ранжирование стран ЕЭП по субиндексам LPI за 2007–2016 гг.

Источник: составлено автором по данным [4–8]

Страна	Год	Эффектив- ность тамо- женного и по- граничного оформления		Качество торговой и транспорт- ной инфра- структуры		Простота организации международ- ных перевозок по конкурен- тоспособным ценам		Качество и компетент- ность логисти- ческих услуг		Отслеживание прохождения грузов		Своевремен- ность поста- вок грузов	
Казахстан	2016	86	2,52	65	2,76	82	2,75	92	2,57	71	2,86	92	3,06
	2014	121	2,33	106	2,38	100	2,68	83	2,72	81	2,83	69	3,24
	2012	73	2,58	79	2,60	92	2,67	74	2,75	70	2,83	132	2,73
	2010	79	2,38	57	2,66	29	3,29	73	2,60	85	2,70	86	3,25
	2007	139	1,91	138	1,86	129	2,10	126	2,05	117	2,19	120	2,65
Россия	2016	141	2,01	94	2,43	115	2,45	72	2,76	90	2,62	87	3,15
	2014	133	2,20	77	2,59	102	2,64	80	2,74	79	2,85	84	3,14
	2012	138	2,04	97	2,45	106	2,59	92	2,65	79	2,76	94	3,02
	2010	115	2,15	83	2,38	96	2,72	88	2,51	97	2,60	88	3,23
	2007	136	1,94	93	2,23	94	2,48	83	2,46	119	2,17	87	2,94
Армения	2016	135	2,07	144	2,01	145	2,22	147	2,07	140	2,07	125	2,73
	2014	75	2,63	107	2,38	90	2,75	79	2,75	114	2,50	98	3,00
	2012	113	2,27	110	2,38	96	2,65	115	2,40	99	2,57	92	3,07
	2010	125	2,10	92	2,32	123	2,43	79	2,59	139	2,26	77	3,40
	2007	118	2,10	142	1,78	140	2,00	122	2,11	113	2,22	122	2,63
Беларусь	2016	136	2,06	135	2,10	92	2,62	125	2,32	134	2,16	96	3,04
	2014	87	2,50	86	2,55	91	2,74	116	2,46	113	2,51	93	3,05
	2012	121	2,24	65	2,78	107	2,58	89	2,65	98	2,58	114	2,87
	2010	50	2,67	54	2,63	126	2,13	120	2,13	66	2,71	114	2,87
	2007	50	2,67	54	2,63	126	2,13	120	2,13	66	2,71	78	3,00
Кыргызстан	2016	156	1,80	150	1,96	152	2,10	151	1,96	115	2,39	126	2,72
	2014	145	2,03	147	2,05	127	2,43	151	2,13	145	2,20	155	2,36
	2012	84	2,45	90	2,49	147	2,00	129	2,25	132	2,31	135	2,69
	2010	71	2,44	118	2,09	39	3,18	107	2,37	132	2,33	106	3,10
	2007	102	2,20	112	2,06	106	2,35	100	2,35	93	2,38	109	2,76

“ Россия входит в число стран с высоким уровнем логистических издержек, что существенно снижает эффективность производства и торговли, отрицательно влияет на конкурентоспособность компаний и страны в целом.

рых странах логистика играет важнейшую роль, превышая 20% ВВП. Впрочем, доля логистических издержек в конечной стоимости продукции в странах – членах Таможенного союза остается пока высокой (по средним оценкам – 20–30%) при среднем мировом показателе чуть более 10%. Россия входит в число стран с высоким уровнем логистических издержек, что существенно снижает эффективность производства и торговли, отрицательно влияет на конкурентоспособность компаний и страны в целом. В валовом внутреннем продукте РФ доля логистических издержек доходит до 19%, тогда как в Бразилии и Индии она составляет 11–13%, в Италии – 9,7%, в Японии и Германии – 8,5% и 8,8% соответственно. Средний мировой показатель логистических издержек в 2014 г. оценивается Armstrong & Associates Inc в 11,7%.

В рейтинге Всемирного банка на 2016 г. США и Китай занимают 10-е (LPI 3,99) и 27-е (LPI 3,66) места соответственно, при этом за период с 2007 г. США показали прирост LPI в 0,15, а Китай – 0,34. Уровень же логистических затрат в ВВП США, по данным на 2015 г., составляет 8,5%, Китая – 18,0% [3]. Данные показатели позволяют сделать вывод, что эффективная логистическая система – это прямой путь к повышению экономической стабильности и благосостояния страны.

Необходимо отметить также показатели стран – членов ЕАЭС в рейтинге богатейших и беднейших стран мира (The World's Richest and Poorest Countries) за 2016 г. по оценке авторитетного ежемесячного финансового журнала Global Finance.

Так, Армения с суммой ВВП 8,881 долл. на душу населения заняла в рейтинге 189 стран 114-е место, отстав от своих соседей по региону. Из стран ЕАЭС Армению опережает в рейтинге Россия (52-е место), Белоруссия (70-е место) и Казахстан (54-е место), Киргизия в рейтинге за-

няла 148-е место. Из стран СНГ впереди Армении оказалась Туркмения (73-е место). Отстают от Армении Украина (116-е место), Узбекистан (127-е место), Молдова (136-е место) и Таджикистан (157-е место).

Возглавляют же данный рейтинг Катар, Люксембург, Макао, Сингапур, Бруней, Кувейт, Ирландия, Норвегия, Объединенные Арабские Эмираты и Сан-Марино. Согласно изданию, некоторые из этих стран богатеют за счет запасов углеводородов, другие – за счет развитого финансового сектора и относительно низких налогов, что привлекает мировые капиталы. Самыми бедными в рейтинге оказались Центральная Африканская Республика, Демократическая республика Конго, Бурундия, Либерия, Нигер, Малави, Мозамбик, Гвинея, Эритрея и Мадагаскар.

Являясь транзитной территорией между развитыми и развивающимися странами, между крупными региональными торгово-экономическими блоками Европы и Азии и имея разветвленные пути для всех видов транспорта, ЕАЭС обладает значительным транзитным потенциалом.

По оценкам специалистов, успешное выполнение задач, стоящих перед ЕАЭС в реальном секторе экономики и сфере услуг, может обеспечить дополнительный прирост ВВП ЕАЭС к 2030 г. на 210 млрд долл. США в текущих ценах. Эффект от участия в ЕАЭС к 2030 г. для ряда государств – членов оценивается до 13% дополнительного прироста ВВП [1]. Потенциал (накопленный к 2030 г. эффект) привлечения инвестиций из третьих стран за счет масштабов рынка и привлекательности интеграционных проектов может составить 90 млрд долл. США, потенциал роста объемов нефтегазового экспорта ЕАЭС – 71,3 млрд долл. США (прирост 11,6%). За счет создания условий для роста деловой активности объем взаимной торговли продукцией промежуточного потребления может вырасти на 80%.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Основные направления экономического развития ЕАЭС до 2030 г. – М., 2015. – 28 с.
2. Официальный сайт ЕЭК. Электронный ресурс: URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/22.05.2014.1.aspx>
3. Кнобель А. Евразийский экономический союз: перспективы развития и возможные препятствия // Вопросы экономики. – 2015. – № 3. – С. 87–108.
4. Connecting to Compete 2007 Trade logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Электронный ресурс: URL: <http://siteresources.worldbank.org>
5. Connecting to Compete 2010 Trade logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Электронный ресурс: URL: <http://siteresources.worldbank.org>
6. Connecting to Compete 2012. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Электронный ресурс: URL: <http://siteresources.worldbank.org>
7. Connecting to Compete 2014 Trade logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators. Электронный ресурс: URL: <http://siteresources.worldbank.org>
8. Logistics Performance Index. International LPI // World Bank official site. Электронный ресурс: URL: <http://lpi.worldbank.org/international>
9. Курочкин Д., Курочкина И. Оценка развития логистики в странах Евразийского экономического союза: Logistics Performance Index // Валютное регулирование и ВЭД. – 2016. – № 8. – С. 113–118.
10. Федоришина Е. Индекс эффективности логистики 2016 – Германия снова лидирует // Экономические известия. Электронный ресурс: URL: <http://ekonomika.eizvestia.com/full/638-indeks-effektivnosti-logistiki-2016-germaniya-snova-lidiruets>
11. Горнова Л.А., Коньшева Е.В. Комплексное предоставление транспортно-логистических услуг в аспекте интеграции транспорта в международное пространство // Наукоедение: интернет-журнал. – 2016. – Т. 8, № 3. – С. 1–7. Электронный ресурс: URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/>