

УДК 338.001.36

## **МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЕЙТИНГА ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИКИ**

**В.М. Курганов**

Тверской государственный университет, Тверь

Важную роль для динамичного развития экономики играет совершенство логистических процессов. Для оценки логистики в различных странах и их сравнения специалистами Всемирного банка был разработан Индекс эффективности логистической системы - ИЭЛ (Logistics Performance Index - LPI), определяемый на основе экспертных оценок. Целью исследования является анализ опыта реализации имеющейся методики и рассмотрение возможности применения альтернативного подхода, который базируется на понятии транспортного потенциала страны. В результате в статье предлагается сравнение эффективности логистики по методике Всемирного банка дополнить анализом транспортного потенциала стран, рассчитываемого на основе показателей статистической отчетности.

**Ключевые слова:** логистика, транспортный потенциал, конкурентоспособность, глобальная экономика.

Для оценки конкурентного положения страны в условиях глобализации мировой экономики используются различные показатели, к числу которых относится и применяемый с 2007 года Logistics Performance Index - LPI (Индекс эффективности логистической системы - ИЭЛ), разработанный экспертами Всемирного банка [1]. Определение показателя LPI (ИЭЛ) по этой методике состоялось в 2007, 2010, 2012 и 2014 годах. Эффективность логистики в России в 2014 году эксперты оценили показателем 2,69 по 5-балльной шкале. С этой оценкой Россия заняла 90 место из 160 стран, между такими странами, как Шри Ланка и Уругвай.

Если проанализировать квартили распределения, то Россия находится в 3-м квартиле [3, 4, 7]. Это даже не середина распределения оценок. Такой результат заставляет сразу задуматься, в чём причины столь разительного отставания.

Важным является выбор базы сравнения [5, 6, 8, 9]. Наверное, было бы правильно учитывать особенности нашей страны и ее положение в мире и соответственно этому выбирать страны, с которыми было бы целесообразно сравнивать показатели экономического развития, и в том числе в сфере транспортной деятельности и логистики. Трудно в полной мере понять логику сравнения России с такими странами, как, например, Тайвань,

Нидерланды, Судан и другими, которые значительно отличаются от России и между собой по политическому устройству, экономическому положению, климатическим особенностям, размеру территории, численности населения и другим факторам. При этом надо подчеркнуть, что различия между странами не исключают внимательного изучения особенностей экономического строительства. Так, несмотря на уникальность Сингапура, во многих странах заинтересованно относятся к его опыту проведения политических и экономических реформ и стремятся воспроизвести те принципы, которые привели к успеху этот город-государство. Вместе с тем, при проведении сравнительного анализа целесообразно выделить признаки, позволяющих сгруппировать гомогенные страны в кластеры, внутри которых имеет смысл проводить взаимное сопоставление (рейтингование).

Россия обладает развитой индустриальной экономикой и входит в группу мировых лидеров по размеру ВВП. Следует признать правильным сравнение России со странами, которые тоже относятся к лидерам мировой экономики. На протяжении последних ста лет бесспорное экономическое первенство в мире принадлежит США. Экономическими «локомотивами» Европейского союза считают Германию и Францию.

Вместе с тем экономика России имеет экспортно-сырьевую ориентацию. Из экономически развитых стран аналогичную ориентацию имеют такие страны, как Норвегия, Канада и Австралия. Канада и Австралия, как и Россия, входят по занимаемой территории в десятку крупнейших стран мира, имеют, как и Россия, низкую плотность населения и невысокую плотность (густоту) сети автомобильных и железных дорог. Канада, кроме того, близка к России и по своим климатическим особенностям.

С 2001 года вошел в употребление акроним БРИК, под которым понимается группа стран, чей экономический рост заметно превышает динамику других стран мира. В эту группу входят Бразилия, Индия, Китай и Россия. Все эти страны имеют высокую численность населения и обладают значительной территорией, поэтому сравнение их экономических показателей можно признать корректным.

С 1.01.2015 г. вступает в действие межгосударственное соглашение о создании Евразийского экономического союза (ЕАЭС), членами которого, наряду с Россией, являются Белоруссия и Казахстан. Поэтому полезно знать соотношение экономических показателей названных стран, в том числе и в сфере логистики.

Результаты оценки Logistics Performance Index - LPI (Индекс эффективности логистической системы - ИЭЛ) в России и в странах, имеющих с ней некоторые общие признаки, приведены в таблице (см. ниже)..

## Оценка эффективности логистики в России и некоторых странах мира (2014 г.)

Страна	Рейтинг в общем перечне стран, оцениваемых по методике Всемирного банка	Logistics Performance Index - LPI (Индекс эффективности логистической системы - ИЭЛ)
1. Россия	90	2,69
2. США	9	3,92
3. Германия	1	4,12
4. Франция	13	3,85
5. Норвегия	7	3,96
6. Канада	12	3,86
7. Австралия	16	3,81
8. Бразилия	65	2,94
9. Индия	54	3,08
10. Китай	28	3,53
11. Белоруссия	88	2,70
12. Казахстан	99	2,64

Методика Всемирного банка имеет некоторые важные особенности. Она предусматривает выбор следующих показателей для оценки эффективности логистики:

1. Customs (эффективность работы таможенных органов).
2. Infrastructure (качество инфраструктуры).
3. International shipments (простота организации международных поставок товаров).
4. Logistics quality and competence (компетенция в логистике).
5. Tracking and tracing (возможность отслеживания товаров на протяжении всей цепочки поставок).
6. Timeliness (соблюдение сроков доставки).

Оценки показателей по странам основаны не на количественных статистических данных, а на опросе экспертов. Действительно, для анализа большей части критериев, включенных в методику, либо трудно, либо даже невозможно собрать какую-то статистику. Это касается таких показателей, как эффективность работы таможенных органов, простота организации международных поставок товаров, качество и компетенции в логистике, возможность отслеживания товаров на протяжении всей цепочки поставок. Что касается таких критериев, как качество инфраструктуры и соблюдение сроков доставки, то здесь можно предполагать возможность количественных показателей, хотя используются мнения экспертов.

Есть еще одно обстоятельство.

Результирующий индекс LPI (ИЭЛ) в русском переводе принято называть индексом эффективности логистики. В классическом понимании, эффективность – это соотношение результата и затрат. Видно, что в методике Всемирного банка нет критериев, которые можно отнести к категории «результат» или к категории «затраты». Хотя критерий «соблюдение сроков доставки», наверное, можно отнести к числу характеризующих результат работы логистической системы, а именно, ее качество.

Строго говоря, в методике Всемирного банка оценивается не эффективность (соотношение затрат и результата [2]), а степень совершенства бизнес-процессов в логистике. Это следует также из оригинального названия Logistics Performance Index – LPI. В переводе на русский язык слово «Performance» означает: 1) исполнение, выполнение, свершение ... 6) тех. характеристика (работы машины и т.д.); эксплуатационные качества 7) тех. производительность, коэффициент полезного действия. Профессор А.П.Долгов (Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет) считает более адекватным следующий перевод рассчитываемого по методике Всемирного банка показателя Logistics Performance Index: «Индекс работы логистики». Можно предложить и другие варианты: «Индекс функционирования логистики», «Индекс результативности логистики» или аналогичный по смыслу, но более громоздкий вариант: «Индекс совершенства выполнения логистических функций». Все эти варианты перевода делают акцент на то, что по совокупности критериев индекс LPI (ИЭЛ) показывает, насколько хорошо осуществляются функции логистики и достигаются цели по избранным направлениям: таможенные процедуры и международные поставки, инфраструктурное обеспечение, мониторинг движения грузов и соблюдение сроков доставки. Дополнительно методика предусматривает анализ компетентности персонала ввиду её важности для осуществления всех логистических функций.

Возникают вопросы по изменению рейтинга стран в оценках разных годов, как объяснить колебания рейтинга. Нередко можно наблюдать своеобразные «качели» каждые два года. Вот примеры. Гонконг переместился с 13-го места в 2010 на 2-е в 2012 и покинул первую десятку в 2014. Люксембург: в 2007 – 23 место, в 2010 – 5-е, в 2012 – 15-е, в 2014 – 8-е. Характерны примеры по скандинавским странам, считающимся образцом стабильности и экономической устойчивости. Финляндия переместилась на 24 место в рейтинге 2014 г. в сравнении с 3 местом в 2012 году, 12 местом в 2010 году и 15 местом в 2007 г. Швеция два года подряд была среди лидеров: в 2007 – 4 место, в 2010 – 3-е. А в 2012 опустилась на 13-е, чтобы в 2014

подняться на 6-е. Норвегия в 2014 поднялась на 7 место с 22-го в 2012. А в 2010 у этой страны был подъем на 10 место с 16-го в 2007.

Было бы правильно дополнить оценки Logistics Performance Index – LPI (Индекс эффективности логистической системы – ИЭЛ) анализом объективных характеристик функционирования логистической системы. Комплекс таких объективных характеристик можно объединить понятием транспортного потенциала [3, 4, 8].

Общеизвестно высказывание Д.И.Менделеева о том, что наука начинается с тех пор, когда начинают измерять. Это характеризует необходимость того, что от обсуждения мнений экспертов об эффективности логистики надо перейти к ее измерению. Переход от субъективной оценки экспертов к объективно измеряемым показателям является очень важным.

Несмотря на то, что понятие транспортного потенциала еще только формируется, ясно, что в отличие от индекса Logistics Performance Index - LPI (Индекс эффективности логистической системы – ИЭЛ) оценка транспортного потенциала должна базироваться на количественных объективных измеряемых статистических данных. В этом заключается его суть и в этом состоит его преимущество в качестве характеристики транспортно-логистической системы страны.

Общепринятого определения транспортного потенциала макроэкономического объекта пока нет. Анализируя транспортный потенциал, необходимо в первую очередь выделить такие факторы, как географическое и экономическое положение страны, взаимоотношения с сопредельными государствами, внутренняя экономическая и политическая стабильность. Эти факторы определяют наличие грузопотоков, а также возможность и привлекательность их освоения по маршрутам, проходящих через территорию данной страны.

Транспортный потенциал следует анализировать в следующих аспектах: 1) количественная и качественная характеристика имеющихся ресурсов для осуществления перевозочной деятельности; 2) способность эффективно использовать имеющиеся ресурсы (осуществлять транспортировку надежно и качественно, с высокой производительностью и низкими затратами).

Понятие транспортного потенциала, таким образом, значительно шире, чем понятие ресурсов, используемых для транспортировки. Для достижения высокого уровня транспортного потенциала, надо, чтобы имеющиеся ресурсы сочетались с умением эффективно их использовать, что предполагает наличие современных технологий и технологического оснащения, адекватных форм и методов организации транспортной деятельности, высокой квалификации персонала и его заинтересованности (мотивированности) в высоких конечных результатах деятельности

## Список литературы

1. Connecting to Compete 2014. Trade Logistics in the Global Economy. Всемирный банк. [Электронный ресурс] URL: <http://www.worldbank.org/http://www.worldbank.org/eca/russian/>. (дата обращения: 17.05.2014)
2. Курганов В.М. Управление эффективностью и надежностью функционирования систем доставки. Грузовое и пассажирское автохозяйство, №6, 2009. - С. 8 - 13
3. Курганов В.М. Макроэкономическая оценка транспортного потенциала. Законы логистики и статистические закономерности. Монография. Тверь: Твер. гос. ун-т, 2013. – 68 с.
4. Курганов В.М. Эффективность логистики и конкурентоспособность России. Транспорт Российской Федерации, №1 (44), 2013. С. 19 – 23
5. Курганов В.М. Оценка транспортного потенциала макроэкономического объекта. Логистика: современные тенденции развития: XII Международная научно-практическая конференция 19 апреля 2013 г. Тез.докл. / ред.кол.: В.С.Лукинский (отв.ред.) [и др.]. – СПб., СПбГЭУ, 2013. – С. 254 – 257.
6. Курганов В.М. Транспортный потенциал и эффективность логистики в России. Логистика: Евразийский мост: VIII Международная научно-практическая конференция 16 – 18 мая 2013 г., г. Красноярск. Тез.докл. – Краснояр. гос. аграр. ун-т, Красноярск, 2013. – С. 231 – 236.
7. Курганов В.М., Мамагулашвили Д.И. Проблемы использования транспортного потенциала и конкурентоспособность российской экономики. Байкальские экономические чтения. Модернизация экономики: Проблемы и перспективы. Материалы Международной научно-практической конференции, 17-20 сентября 2013 года. – Улан-Удэ: ВСГУТУ, 2013. С. 93-95
8. Kurganov V.M. Competitiveness of economy and transport maintenance of logistics. European researcher = Европейский исследователь. 2013. № 11-2 (63). С. 2716-2722.
9. Курганов В.М. Оценка транспортного потенциала при анализе эффективности логистики. Логистика: современные тенденции развития: материалы XIII Междунар. науч.-практ. конф. 24, 25 апреля 2014 г. мат.докл. / ред.кол.: В.С.Лукинский (отв.ред.) и др. – СПб.: ГУМРФ имени адмирала С.О.Макарова, 2014. – С. 254 – 257.

## METHODOLOGICAL PROBLEMS OF DEFINITION OF THE INTERNATIONAL RATING OF LOGISTICS PERFORMANCE

V.M. Kurganov

Tver State University, Tver

The important role for dynamical development of economy is played by perfection of logistical processes. In the various countries and their comparisons by experts of the World Bank have been developed for logistics estimation the Index of efficiency of logistical system - ИЭЛ (Logistics Performance Index - LPI), defined on the basis of expert estimations. A research objective is the analysis of experience of realisation of an available technique and consideration of possibility of application of the alternative approach which is based on concept of transport potential of the country. As a result in article it is offered to add comparison of efficiency of logistics by a technique of the World Bank with the analysis of transport potential of the countries counted on the basis of indicators of the statistical reporting.

**Keywords:** *Logistics, transport potential, competitiveness, global economy*

### *Об авторе*

КУРГАНОВ Валерий Максимович – д-р техн. наук (д.т.н.), профессор, Тверской государственный университет, 170100, Тверь, Желябова, 33, e-mail: glavreds@gmail.com

### *About the author*

KURGANOV Valeriy Maksimovich – doctor of technical sciences (Dr.Sci.Tech.), professor, Tver State University, 170100, Tver, Zhelyabova, 33, e-mail: glavreds@gmail.com

### **References:**

1. Connecting to Compete 2014 Trade Logistics in the Global Economy Vsemirnyi bank. [Elektronnyi resurs] URL: <http://www.worldbank.org/>. (data obrashcheniya: 17.05.2014)
2. Kurganov V.M. Upravlenie effektivnost'yu i nadezhnost'yu funktsionirovaniya sistem dostavok. Gruzovoe i passazhirscoe avtokhozyaistvo, №6, 2009. - S. 8 - 13
3. Kurganov V.M. Makroekonomicheskaya otsenka transportnogo potentsiala. Zakony logistiki i statisticheskie zakonomernosti. Monografiya. Tver: Tver. gos. un-t, 2013. – 68 s.

4. Kurganov V.M. Effektivnost' logistiki i konkurentosposobnost' Rossii. *Transport Rossiiskoi Federatsii*, №1 (44), 2013. S. 19 – 23
5. Kurganov V.M. Otsenka transportnogo potentsiala makroekonomicheskogo ob"ekta. *Logistika: sovremennye tendentsii razvitiya: XII Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya 19 aprelya 2013 g. Tez.dokl. / red.kol.: V.S.Lukinskii (otv.red.) [i dr.]*. – SPb., SPbGEU, 2013. – S. 254 – 257.
6. Kurganov V.M. Transportnyi potentsial i effektivnost' logistiki v Rossii. *Logistika: Evraziiskii most: VIII Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya 16 – 18 maya 2013 g., g. Krasnoyarsk. Tez.dokl.* – Krasnoyar. gos. agrar. un-t, Krasnoyarsk, 2013. – S. 231 – 236.
7. Kurganov V.M., Mamagulashvili D.I. Problemy ispol'zovaniya transportnogo potentsiala i konkurentosposobnost' rossiiskoi ekonomiki. *Baikal'skie ekonomicheskie chteniya. Modernizatsiya ekonomiki: Problemy i perspektivy. Materialy Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, 17-20 sentyabrya 2013 goda.* – Ulan-Ude: VSGUTU, 2013. S. 93-95
8. Kurganov V.M. Competitiveness of economy and transport maintenance of logistics. *European researcher = Evropeiskii issledovatel'*. 2013. № 11-2 (63). S. 2716-2722.
9. Kurganov V.M. Otsenka transportnogo potentsiala pri analize effektivnosti logistiki. *Logistika: sovremennye tendentsii razvitiya: materialy XIII Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. 24, 25 aprelya 2014 g. mat.dokl. / red.kol.: V.S.Lukinskii (otv.red.) i dr.* – SPb.: GUMRF imeni admirala S.O.Makarova, 2014. – S. 254 – 257.
- 10.