

Логистикийн гүйцэтгэлийн индексээр бид ухарсаар байх уу ,

“Монгол улс LPI-2018 үзүүлэлт”

Саяхан Дэлхийн банкнаас 2 жил тутамд гаргадаг LPI буюу Логистикийн гүйцэтгэлийн индексийн тайлангаа танилцууллаа. Энэ удаагийн судалгааны тайланд 160 гаруй орны олон улсын логистикийн гүйцэтгэлийн индекс, 100 гаруй орны дотоодын гүйцэтгэлийн индексийн үзүүлэлтүүд багтсан байна. LPI үзүүлэлтийн эхний 10 байранд тийм ч их өөрчлөлт ороогүй буюу өндөр орлоготой Европын улс орнууд тэдний ихэнхийг эзэлсэн байна. Мөн тус тайланд сонирхол татахуйцаар 2012 оноос хойш Шинэ Зеланд, Арабын нэгдсэн Эмират улс, Япон, Дани гэх мэт улс орнуудын LPI үзүүлэлт огцом дээшилж байгаа талаар дурдсан байна. Сүүлийн 8 жилийн эхний 10 улс орны үзүүлэлтийг харьцуулан харвал:

Эхний 10 улс, LPI үзүүлэлт 2012-2018

Улсын нэр	2018		2016		2014		2012	
	Байр	Үзүүлэлт	Байр	Үзүүлэлт	Байр	Үзүүлэлт	Байр	Үзүүлэлт
Герман	1	4.20	1	4.23	1	4.12	4	4.03
Швед	2	4.05	3	4.20	6	3.96	13	3.85
Бельги	3	4.04	6	4.11	3	4.04	7	3.98
Австри	4	4.03	7	4.10	22	3.65	11	3.89
Япон	5	4.03	12	3.97	10	3.91	8	3.93
Голланд	6	4.02	4	4.19	2	4.05	5	4.02
Сингапур	7	4.00	5	4.14	5	4.00	1	4.13
Дани	8	3.99	17	3.82	17	3.78	6	4.02
Их Британи	9	3.99	8	4.07	4	4.01	10	3.90
Финланд	10	3.97	15	3.92	24	3.62	3	4.05

Эх сурвалж: LPI index 2012, 2014, 2016, 2018

2014 оноос хойш Герман улс LPI үзүүлэлтээр эхний байрыг эзэлсээр байна. Илтгэлд дурьдсанчилан Япон, Дани зэрэг улс орнуудын LPI үзүүлэлт өмнөх жилүүдтэй харьцуулахад огцом дээшилсэн нь харагдаж байна.

Өндөр орлоготой улс орнууд LPI гүйцэтгэлээр доогуур орлоготой улс орнуудаас дунджаар 48% иар илүү байгааг тайланд дурьдсан байна. Тухайлбал Герман улс LPI үзүүлэлт 4.20 гарч улс орнуудыг тэргүүлсэн бол Африкын улс орнууд LPI үзүүлэлтээр доогуур байр эзэлсээр байна. Жишээлбэл Афганистан улс LPI 1.95 аар 160 дугаар байр, Ангол улс LPI 2.05 аар 159 дүгээр байранд жагсаж, Нигер, Гаити, Зимбаб зэрэг орнууд жагсаалтын сүүлийн байруудыг эзэлж байна. Нийт улс орнуудын LPI үзүүлэлтийн хувьд цаг хугацааны үзүүлэлт бусад үзүүлэлтүүдтэй харьцуулахад маш өндөр гарч байгааг (Монгол улсын хувьд мөн адил дүр зурагтай) тайланд дурьдсан байна. Харин гаалийн хяналтын үзүүлэлт доогуур байгаа нь тэвэр, худалдааны доогуур үзүүлэлтийн адилаар логистикийн үйлчилгээний чанар сул, доогуур гүйцэтгэлтэй улс орнуудын хувьд ихээр ажиглагдаж байгааг тайлангаас харж болно.

Монгол улс 160 орноос нэгдсэн дүнгээр 130 дугаар байрт жагсаж байна. Энэ нь LPI- 2016 онд эзэлж байсан байраас даруй 22 байр ухарсан гэсэн үг юм. 2007 оноос хойших Монгол улсын LPI үзүүлэлтийн харьцуулалтыг харвал:

Монгол улс, LPI үзүүлэлт 2007-2018

Монгол улс	2018		2016		2014		2012		2010		2007	
	Байр	Үзүүлэлт	Байр	Үзүүлэлт	Байр	Үзүүлэлт	Байр	Үзүүлэлт	Байр	Үзүүлэлт	Байр	Үзүүлэлт
	130	2.37	108	2.51	135	2.36	140	2.25	141	2.25	136	2.08

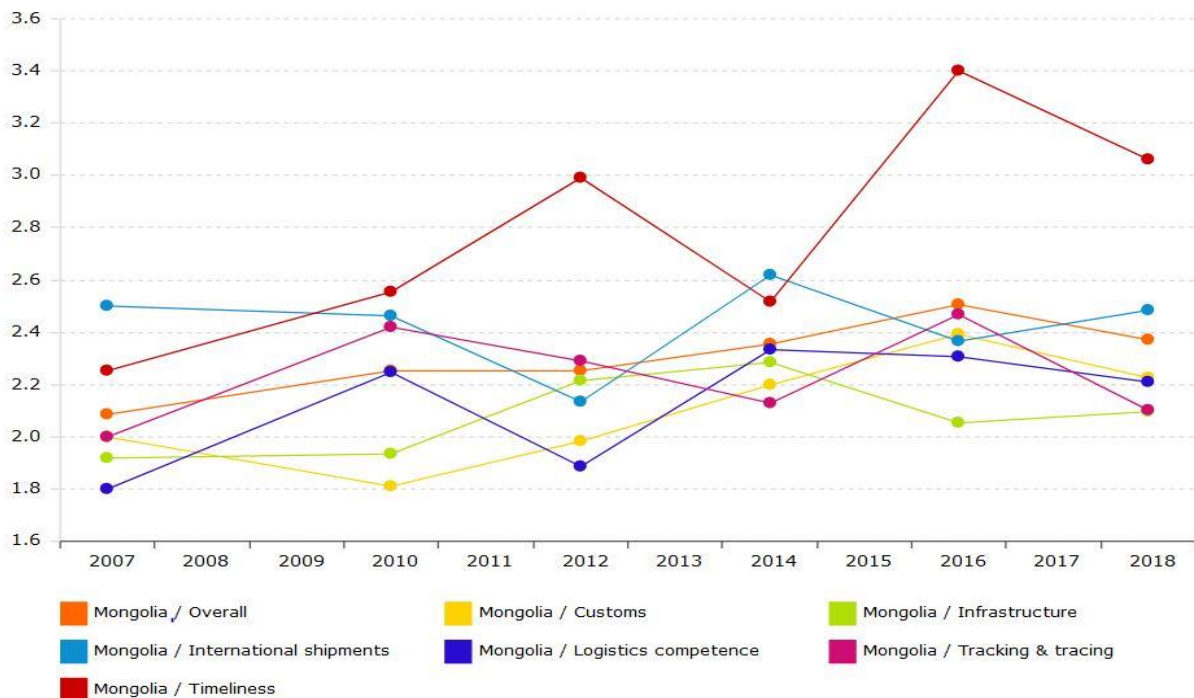
Эх сурвалж: LPI index 2007-2018, Mongolia

Логистикийн гүйцэтгэлийн индекс тайлан гарснаас хойш Монгол улсын хамгийн сайн үзүүлэлт 2016 онд байсан нь харагдаж байна. 130-140 дүгээр байрт байнга жагсдаг манай улс 2016 онд 108 дугаар байрт жагсаж, харин 2018 онд 130 дугаар байр руу ухарсан байна.

Монгол улс, LPI 2018

	Он	Эзэлсэн байр	LPI үзүүлэлт	Гааль	Дэд бүтэц	Олон улсын тээвэрлэлт	Логистикийн өрсөлдөх чадвар	Ачаа тээвэрлэлтийн мэдээлэл	Цаг хугацаа
Монгол улс	2018	130	2.37	2.22	2.10	2.49	2.21	2.10	3.06

Эх сурвалж: LPI index 2018, Mongolia



Эх сурвалж: LPI index 2007-2018, Mongolia

Графикаас харахад худалдаанд зарцуулж буй цаг хугацаа, олон улсын тээвэрлэлт, ачаа тээвэрлэлтийн мэдээлэл, логистикийн өрсөлдөх чадварын үзүүлэлт нийт хугацааны туршид өсөлт, бууралтын хэлбэлзэл өндөр байсан бол гаалийн үйл ажиллагаа, дэд бүтцийн үзүүлэлт харьцангуй тогтвортой байна. 2016 онд цаг хугацаа, ачаа тээвэрлэлт, гаалийн үйл ажиллагааны үзүүлэлт өндөр байснаар Монгол улс харьцангуй сайн үзүүлэлттэй гарч байсныг харж болохоор байна. Харин 2018 онд гаалийн үйл ажиллагаа, логистикийн өрсөлдөх чадвар, ачаа тээвэрлэлтийн мэдээлэл, цаг хугацааны үзүүлэлтүүд огцом буурсан нь голлох шалтгаан болсон байна. Гэхдээ 2018 оны нийт үзүүлэлтүүдийн хувьд цаг хугацааны мэдээллийн үзүүлэлт хамгийн өндөр гарсан байна. Эндээс гол сонирхол татаж буй хэсэг нь цаг хугацаанд гарсан өөрчлөлт байна. Үүнийг Дотоодын логистикийн гүйцэтгэлийн индекс 2012-2018 оны үзүүлэлтээр дэлгэрүүлж харвал:

	Монгол улс			
	2012 он	2014 он	2016 он	2018 он
Боомт, нисэх буудлын нийлүүлэлтийн хэлхээ / Экспортын хугацаа/				
Зай (километр)	230 км	25км	86 км	-
Үргэлжлэх хугацаа (өдрөөр)	5 өдөр	1 өдөр	4 өдөр	-
Хуурай газрын нийлүүлэлтийн хэлхээ / Экспортын хугацаа				
Зай (километр)	237 км	-	1181 км	1250 км
Үргэлжлэх хугацаа (өдрөөр)	18 өдөр	4 өдөр	16 өдөр	14 өдөр
Боомт, нисэх буудлын нийлүүлэлтийн хэлхээ / Импортын хугацаа				
Зай (километр)	224 км	25км	75 км	-
Үргэлжлэх хугацаа (өдрөөр)	4 өдөр	1 өдөр	4 км	-
Импортын хугацаа / Хуурай газрын нийлүүлэлтийн хэлхээ				
Зай (километр)	638 км	348 км	772 км	-
Үргэлжлэх хугацаа (өдрөөр)	10 өдөр	2 өдөр	12 өдөр	-
Шаардлага хангасан тээвэрлэлт (%)	56 %	65%	88%	88%
Экспортын үйл ажиллагаатай холбоотой агентлагуудын тоо	4	3	3	-
Импортын үйл ажиллагаатай холбоотой агентлагуудын тоо	5	3	4	2
Экспортын үйл ажиллагаатай холбоотой бичиг баримтын тоо	3	5	3	11
Импортын үйл ажиллагаатай холбоотой бичиг баримтын тоо	4	5	4	11

Биет үзлэг хийгдэхгүй гаалийн бүрдүүлэлт (өдрөөр)	1 өдөр	-	1 өдөр	1 өдөр
Биет үзлэг хийгдэх гаалийн бүрдүүлэлт (өдрөөр)	1 өдөр	1 өдөр	1 өдөр	1 өдөр
Биет үзлэг (%)	71 %	75%	27%	75%
Олон төрөлт үзлэг (%)	6 %	3%	9%	75%

LPI-2018 оны тайланд экспорт, импортын хил хүртлэх зай, цаг хугацааны мэдээллийг оруулаагүй байгаа нь цаг хугацааны үзүүлэлт нийт дүнгээрээ бодит бус гарахад нөлөөлсөн байж болох юм. Нөгөө талаас гаалийн биет үзлэгт оруулах ачааны нэр төрөл, хувь хэмжээг нэмэгдүүлсэн нь мөн хяналтын үйл ажиллагааны ачааллыг өсгөж, хүндрэл үүсгэх шалтгаан болсон байж болох юм.

LPI 2018 тайланд улс орнуудын логистикийн гүйцэтгэлийн үзүүлэлтэнд нөлөөлөх хүчин зүйлсийг дараах байдлаар тайлбарласан байна. Үүнд:

- Хамгийн түрүүнд LPI үзүүлэлт нь улс орнуудын тухайн гүйцэтгэлийг ойлгох ойлголтоос шууд хамаарна гэж үзсэн байна. Худалдаа, тээвэрлэлттэй холбоотой үйлдвэрүүдийн логистикийн талаарх ойлголтыг сайжруулах нь нэн чухал гэдгийг онцолсон байна. Тухайлбал хуучин боомтоос шинэ боомт руу байршил өөрчлөгдөх үед логистикийн үйлчилгээ үзүүлэгчид тэдгээрт хир зэрэг бэлэн байгаа байдал үүнд чухал юм.
- Түүнчлэн ачааны төрлүүд, тэдгээрийг хариуцаж буй хариуцагчийн туршлага LPI ийн үнэлгээнд нөлөөлдөг байна. Тухайлбал нефть, газрын тос, хий, уул уурхайн бүтээгдэхүүн, үйлдвэрийн томоохон төслүүд нь дотоодын хэрэгцээнд зориулагдсан экспортын бараа бүтээгдэхүүнээс илүү удаан, алгуур процессыг дамждаг байна.
- Мөн дотоодын зах зээл томтой, дотоодын логистикийн систем нь өндөр хөгжсөн БНХАУ, Энэтхэг зэрэг том улс орнууд голлох импортын гарцуудын гүйцэтгэлээр бусад улс онуудаас ялгарч байна.
- LPI-ийн гол үзүүлэлтүүдийн нэг болох дэд бүтцийн үзүүлэлтэнд биет тээврийн дэд бүтцийн үзүүлэлтээс илүү мэдээлэл, харилцаа холбооны технологийн чанар илүү хувийг эзэлдэг байна. Хөгжиж байгаа улс орнууд өндөр хөгжилтэй улс орнуудтай харьцуулахад орчин үеийн технологид хөрөнгө оруулахад хүндрэлтэй байсаар байгаа нь дэд бүтцийн гүйцэтгэл доогуур гарахад нөлөөлдөг байна.
- Логистикийн өрсөлдөх чадварын үзүүлэлт дэд бүтцийн үзүүлэлттэй харьцуулахад мөн чухал байр суурийг эзэлдэг. Логистикийн өрсөлдөх чадвар нь логистикийн үйлчилгээг үзүүлэгч тээвэр зууч, тээвэрлэгчээс ихээхэн хамаардаг юм. Тээврийн нэг төрлийг ашиглаж байна уу эсвэл олон төрөлтөт тээврийг ашиглаж байна уу гэдгээс үл хамааран аль ч тээврийн төрлийг ашигласан бай гол нь чанартай, зардал багатай, туршлагатай гүйцэтгэж байгаа эсэхээс энэ үзүүлэлт шууд хамаардаг гэдгийг тайланд онцолсон байна.
- Худалдааг хөнгөвчлөх, хил гаалийн хяналтын үйл ажиллагааны үзүүлэлтийг гаргахад хил дээр зарцуулж буй цаг хугацаа, хүнд суртлын зэрэг болон хилийн ил

тод байдал голлох нөлөөг үзүүлдэг байна. Худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөх гол шалгуур нь тус үзүүлэлт байх бөгөөд улс орнуудын хувьд хүнд суртлын нөхцөл байдал байсаар байгаа нь LPI доогуур үзүүлэлттэй гарахад хүргэж байна.

- Экспорт, импортын цаг хугацааны хувьд газрын тээвэрлэлт маш их хугацааг зарцуулж байгаа нь LPI доогуур гарах нөлөөлж байгаагийн зэрэгцээ хил гааль дээр барааг биет үзлэгт оруулах, барааг хянаж шалгах процедур хүндрэл учруулж буйг дурьдсан байна. LPI доогуур гүйцэтгэлтэй улс орнуудад хүнд суртал, биет үзлэг, хяналт шалгалтын үйл ажиллагааг багасгах, цаашлаад огт байхгүй болгоход анхаарах хэрэгтэйг зөвлөсөн байна.
- Бичиг баримт бүрдүүлэхэд хүнд суртлын зэрэг хамгийн ихээр нөлөөлж байгаа бөгөөд экспорт, импортын бичиг баримтыг хялбаршуулах, ижилсүүлэх, цахим нэг цонхны системийг нэвтрүүлэхэд анхаарал хандуулах шаардлагатай гэж тайлбарласан байна.
- Логистикийн гүйцэтгэлийн үзүүлэлтэнд нийлүүлтийн хэлхээний найдвартай байдал, тээвэрлэлтийн гүйцэтгэлийг урьдаас мэдрэх чадвар нөлөөлдөг байна. Тээврийн хугацаа хойшлох, нийлүүлэлт хоцрох байдал аль ч улс орны хувьд санаа зовоож буй асуудал болоод байгаа бөгөөд бодлого боловсруулагчид нийлүүлэлтийн хэлхээний найдвартай, шуурхай, урьдчилан таамаглах байдалд онцгой анхаарах хэрэгтэй гэдгийг зөвлөсөн байна.

LPI 2018 Монгол улсын үзүүлэлтийг нийт дүр зургаар нь авч үзвэл маш хангалтгүй ч гэж хэлж болохоор юм. Гол шалтгаануудыг дурдвал:

1. **Дэд бүтцийн сул байдал** (Дотоодын тээвэрлэлт хийгдэх дэд бүтэц буюу замын нөхцөл байдал маш муу, түүнээс шалтгаалж ачаа тээвэрлэлтийн цаг хугацаа, зардал өссөн)
2. **Төрийн байгууллагуудын уялдаа холбоо сул** (Худалдаанд оролцож байгаа төрийн байгууллагуудын үйл ажиллагааны уялдаа холбоо сул, бичиг баримтын давхардал байсаар байгаа)
3. **Мэргэшсэн боловсон хүчний дутагдал** (төрийн болон хувийн хэвшлийн байгууллагуудын аль ч шатанд мэргэжлийн хүмүүс ховордсон, мэдлэг дутмаг хүмүүсээс шалтгаалж цаг хугацаа, зардал ихээр үүссээр байгаа)
4. **Бодит мэдээллийн хомс байдал** (Олон улсын байгууллагуудад өгч буй мэдээлэл бодит эсэхэд хяналт тавих механизм маш сул, логистикийн нийлүүлэлтийн хэлхээнд оролцож буй гол худалдаа, тээврийн байгууллагууд бодит мэдээллээ хуваалцахаас аль болох татгалзаж байгаа)
5. **Төрийн бодлогын дутмаг байдал** (Төрөөс явуулж буй худалдаа, тээврийг дэмжих бодлого орхигдож байгаа нь эдийн засгийн өсөлтөд сөргөөр нөлөөлж, олон улсад худалдаа, тээврийн үзүүлэлтээр доогуур байр эзэлж байгаа)
6. **Олон улсын байгууллагуудын санал зөвлөмжийн хэрэгжилт сул** (Жил бүр World Bank, Asian development Bank, UNESCAP гэх мэт олон улсын байгууллагуудаас төрийн бус байгууллагуудтай хамтран Монгол улсын худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөхөд шаардлагатай судалгаа, төслүүдийг олноор хийж, тулгамдаж буй

асуудал, шийдвэрлэх арга замын талаар зөвлөмж боловсруулж холбогдох яам агентлагуудад хүргүүлдэг ч тэдгээр нь огт хэрэгжихгүй, мөн тэдгээрийг хэрэгжүүлэх хууль эрх зүй, эдийн засаг, бодлогын таатай орчинг бүрдүүлэхэд маш хойрго хандаж байгаа) зэргийг дурдаж болох юм.

Цаашид бид юуг яаж хэрхэн хийх хэрэгтэй вэ гэдгийг бодох нь чухал байна. Бидний зүгээс дараах саналуудыг дэвшүүлж байна. Үүнд:

1. Засгийн газрын зүгээс салбарын асуудлыг хариуцсан яам, агентлагуудын үндсэн чиг үүргийг тодорхой болгох, тэдгээрт мэргэшсэн боловсон хүчнийг тогтвортой ажиллуулах, дэмжлэг үзүүлэх
2. Олон улсын байгууллагуудын санал зөвлөмжийг дотоодын төрийн бус болон мэргэжлийн холбоодын санал зөвлөмжүүдтэй харьцуулах, хэрэгжүүлж болох санал зөвлөмжүүдийг тухай бүр хэрэгжүүлэх
3. Худалдаа, тээврийн үйл ажиллагааны хууль эрх зүйн орчинг яаралтай тодорхой болгох (Худалдааны хуулийг одоо хүртэл батлаагүй байгааг дурдах нь зүйтэй)
4. Төрийн байгууллагуудын уялдаа холбоог бодитоор хангах, чирэгдэлгүй, хүнд сурталгүй байлгахад ажилчдын ойлголт, ухамсарыг өөрчлөх
5. Гадаад худалдааг хөнгөвчлөх цахим нэг цонх хөтөлбөр, Дэлхийн худалдааны байгууллагын Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр гэх мэтийг бодитоор хэрэгжихэд дэмжлэг үзүүлэх гэх мэт

Мэдээлэл бэлтгэсэн:

“GS1 Монгол нийгэмлэг”-ийн
Ахлах мэргэжилтэн Б.Батчимэг
/Олон улсын худалдаа,
бизнесийн удирдлагын
Магистр/