

# ОТРАСЛЕВОЙ СЕКТОР КАК ОСНОВА ЭКОНОМИКИ / INDUSTRY SECTOR AS THE BASIS OF THE ECONOMY

Оригинальные статьи / Original articles

DOI 10.24182/2073-6258-2022-21-3-31-39



## Развитие логистических сервисов международных перевозок в Кыргызской Республике: теоретические и методические аспекты

**М. А. Аманкулов**

*аспирант*

*Кыргызский экономический университет им. М. Рыскулбекова,  
Бишкек, Кыргызская Республика  
[mbgk.27@gmail.com](mailto:mbgk.27@gmail.com)*

**К. А. Ажекбаров**

*доктор экономических наук, почетный профессор*

*Кыргызский экономический университет им. М. Рыскулбекова, Москва, Россия  
[ajekbarov@gmail.com](mailto:ajekbarov@gmail.com)*

**Т. К. Камчыбеков**

*доктор экономических наук, профессор*

*Кыргызский экономический университет им. М. Рыскулбекова,  
Бишкек, Кыргызская Республика  
[almazkr@mail.ru](mailto:almazkr@mail.ru)*

**Аннотация:** В работе рассмотрены теоретические и методологические основы развития логистических сервисов на основе рейтинговых оценок международных организаций. Разделены понятия «логистический сервис» и «сервис перевозки». Определены основные характеристики логистического сервиса. Уровень и качество логистического сервиса в Кыргызской Республике определяется «незрелостью» логистических институтов и государственного администрирования.

**Ключевые слова:** логистический сервис, информационный сервис, сервис перевозки, логистические посредники, рейтинговая оценка, Индекс эффективности логистики, логистическая инфраструктура.

## Development of logistics services of international transportation in the Kyrgyz Republic: theoretical and methodological aspects

**M. A. Amankulov**

*Postgraduate student*

*M. Ryskulbekov Kyrgyz Economic University, Bishkek, Kyrgyzstan  
[mbgk.27@gmail.com](mailto:mbgk.27@gmail.com)*

**K. A. Ajekbarov**

*Dr. Sci. (Econ.), Honorary Professor*

*M. Ryskulbekov Kyrgyz economic university, Moscow, Russia  
[ajekbarov@gmail.com](mailto:ajekbarov@gmail.com)*

**T. K. Kamchybekov**

*Dr. Sci. Econ.), Prof.*

*M. Ryskulbekov Kyrgyz Economic University, Bishkek, Kyrgyzstan  
almazkr@mail.ru*

**Abstract:** *The paper considers the theoretical and methodological foundations of the development of logistics services based on the ratings of international organizations. The concepts of «logistics service» and «transportation service» are separated. The main characteristics of the logistics service are defined. The level and quality of logistics services in the Kyrgyz Republic is determined by the «immaturity» of logistics institutions and public administration.*

**Keywords:** *logistics service, and information service, transportation service, logistics intermediaries, rating assessment, logistics efficiency index, logistics infrastructure.*

В системе международных поставок, сформировавшейся после Второй мировой войны и динамично развивающейся в последние десятилетия, происходят серьезные сбои. Пандемия COVID-19, в начале 2020 г. охватившая практически все страны мира, выявила серьезные диспропорции в глобальной цепи поставок, обнаружила стратегическую уязвимость положения многих стран в сложившейся системе международного разделения труда и повысила риски по обеспечению национальной экономической безопасности. Темпы экономического роста снижаются ежегодно, что неизбежно сказывается на динамике глобального рынка транспортно-логистических услуг. Необходимо четко понимать новые тренды, которые складываются в глобальной цепи поставок, определив те из них, которые носят долговременный характер и под влиянием которых будут, скорее всего, пересмотрены фундаментальные основы международной логистики и те, которые имеют краткосрочный характер, связанный с преодолением коронавирусной пандемии или обострения политической ситуации в некоторых регионах мира.

В последние десятилетия глобальная цепь поставок формировалась таким образом, что ее начальное звено было перемещено в Китай, откуда многие страны мира получали значительные объемы необходимых материалов и комплектующих изделий для сборки готовой продукции на своих территориях. В условиях стабильного, хоть и незначительного в последние годы, роста мировой экономики применение этой схемы создавало двойной положительный эффект для многих компаний, которые, инвестируя свои средства в экономику Китая и тем самым существенно снижая производственные издержки, ориентировали сбыт готовой промышленной продукции на страны с высоким уровнем потребительского спроса. Так, Bruce Jackson и Doug Morrow из глобальной консалтинговой компании «Sustain analytic» отмечают, что «в условиях глобализации экономики и рынков зависимость компаний от поставщиков, предлагающих товары по низким ценам, включая экономию факторных затрат и затрат на рабочую силу, стала обычной практикой. Это отражает содержание экономической модели, в которой большие масштабы производства обеспечивают крупномасштабные поставки товаров. В 2003 г., когда возникла угроза распространения вируса SARS, доля Китая в мировой торговле составляла 3%, сегодня эта цифра составляет около 20%»<sup>1</sup>.

Изменяющаяся глобальная экономика несомненно затронула и развитие региональных экономик, в том числе динамично развивающейся в последнее время Кыргызской Республики.

На фоне состояния кыргызской экономики в целом и динамики развития иных отраслей, можно выделить негативные тенденции отставания отечественной сферы транспортно-логистических услуг. Национальная торговая отрасль сегодня достаточно остро нуждается в нахождении оптимальных путей для дальнейшего активного развития, сопровождаемого ужесточением конкуренции российского рынка, вызванного, в том числе, активной позицией международных торговых сетей, обладающих инновационными технологиями в области логистики, способствующих укреплению лидирующих позиций инновационно-активных логистических сетей в условиях конкуренции не только между национальными торговыми сетями, но и между глобальными логистическими сетями.

<sup>1</sup> Бойко И.В., Гетман А.Г. Международные цепи поставок: новые тренды в условиях коронавирусной пандемии. Управленческое консультирование. 2020. № 11. С. 42–48.

ми. В настоящее время используемые в Кыргызстане широко известные подходы к организации торговых процессов уже недостаточно эффективны и не позволяют решить обозначенные выше проблемы, поскольку не могут обеспечить опережающий эффект в развитии торговой сферы, требующей для стремительного качественного прорыва совершенствования конкурентоспособных логистических технологий и методологического аппарата проектирования цепей поставок с учетом требований внешней среды к формированию логистической инфраструктуры.

На фоне активной позиции конкурентов, таких как КНР, Российская Федерация и Казахстан, в условиях прогнозируемого замедляющегося роста международного обмена товарами и услугами становится актуальным выявление эффективных путей проектирования логистических сетей в международной торговле, выполняющих функции глобальных цепочек формирования ценности и естественного канала для реализации произведенных товаров и удовлетворения реального, простимулированного средствами интегрированных маркетинговых коммуникаций спроса на товары и продукцию. Качественный рывок в осуществлении дальнейшего развития экономики страны невозможно осуществить без использования новой логистической методологии на основе интегрированных методов и моделей проектирования при сочетании с современными теориями пространственной организации международных логистических сетей.

Логика процессов интернационализации мировой экономики формирует систему факторов развития глобальной логистики, охватывающую социально-экономические, политические, технологические и экологические факторы, рассматриваемые в контексте логистического подхода в международной торговле в комплексе научных направлений (рис. 1).

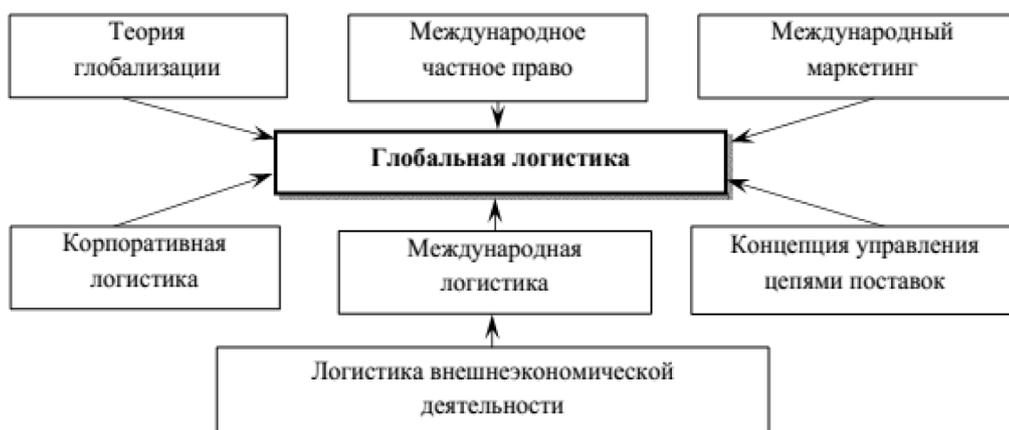


Рис. 1. Комплекс научных направлений глобальной логистики

Необходимо отметить, что логистика охватывает значительную часть услуг, которые оказываются как промежуточному, так и конечному потребителю. Только использование комплексного интегрированного логистического подхода является эффективным инструментом создания эффективной системы взаимодействия всех субъектов цепи поставки на основе представления потребителям комплекса сервисных услуг.

Таким образом, необходимо определить термин «Логистический сервис». Так, автор Абрамова Е.А. определяет логистический сервис как «комплекс услуг, которые оказываются во время проведения и оформления заказа, покупки, поставки и дальнейшего обслуживания товара»<sup>2</sup>. При этом автор выделяет такие категории, как цель, объект и предмет логистического сервиса. Интересным является акцентирование на материальном характере логистического потока, а именно при выделении объектов логистического сервиса автор сужает их до потребителей материального потока, что на наш взгляд значительно сокращает субъектный состав звеньев поставки, исключая

<sup>2</sup> Абрамова, Елена Ричардовна. Логистический сервис [Текст] : учебное пособие / Е. Р. Абрамова; М-во образования Российской Федерации, Российская экономическая акад. им. Г. В. Плеханова. – Москва: Спутник+, 2010. С. 4.

например потребителей информационных сервисов. Такая же позиция характерна для многих источников данного термина.

Логистический сервис ориентируется на выполнение показателей доступности, функциональности и надежности, что во многом определяется качеством оказания услуг всеми субъектами перевозочного процесса, а именно транспортно-экспедиторскими компаниями, логистическими операторами, провайдерами информационных услуг, таможенными представителями и складскими операторами.

В настоящее время внутри транспортной отрасли углубляется внутренняя интеграция разных сфер деятельности. Она происходит, прежде всего, на основе передовых информационных технологий и связи. Использование транспортными компаниями передовых технологий обусловлено складывающимися на рынке тенденциями, а именно – требованиями клиентов по набору и качеству услуг в цепи поставок. Транспортировка грузов способствует формированию кооперации предприятий всех отраслей экономики, обеспечивая, тем самым, тесное межотраслевое взаимодействие. Сектор сервисных услуг на транспорте является тем фактором, который приводит к значительному приросту эффективности общественного производства, выступая в роли локомотива экономического роста.

При реализации логистического сервиса главные требования заключаются в сохранности груза во время перевозки и перегрузок, а также в соблюдении сроков доставки. Если указанные требования будут выполнены, то будут основания для утверждения, что логистические услуги при транспортировке груза являются надежными. Потребитель логистических услуг тоже имеет определенные обязанности. В соответствии с ними оператор сервиса на транспорте должен быть обеспечен информацией о сроках, контрагентах, объемах, условиях отгрузки, перевозки, приемки и т.п. Обычно это делается на договорной основе, т.е. через заключение соответствующего договора. Логистическим сервисом преимущественно пользуются те предприятия, чья деятельность не связана с транспортом непосредственно, но они тем не менее испытывают потребность в транспортировке грузов.

Общее информационное пространство и быстрое проведение финансовых операций способствуют более эффективному взаимодействию оператора сервиса на транспорте и потребителей логистических услуг. При этом сам логистический сервис можно охарактеризовать как структурный кластер в составе транспортного комплекса, обеспечивающий предоставление цепочек услуг, окончательным звеном которых является доставка грузов на склады получателей.

Логистический сервис при организации и осуществлении транспортировки внешнеторговых грузов предполагает выполнение следующих услуг:

- транспортировка груза
- экспедиторское обслуживание
- юридическое и финансовое сопровождение перевозки
- выполнение таможенных формальностей
- маркетинговая поддержка
- эксплуатационный и технический сервис парка транспортных средств
- сортировка, упаковка и маркировка внешнеторгового груза
- обеспечение безопасности международных грузовых перевозок
- информационное обеспечение перевозки.

Таким образом, при осуществлении международных автомобильных перевозок необходимо выделить три основных типа сервисных услуг, которые должны стать основой для разработки оптимальных решений при управлении цепями поставок внешнеторговых грузов (рис. 2)

Подводя итог, можно определить сервис автомобильной перевозки как деятельность по оказанию услуг, связанных с процессом перемещения грузов на автомобильном транспорте в пространстве и во времени с предоставлением перевозочных, погрузочно-разгрузочных услуг, услуг хранения, услуг по выполнению таможенных формальностей и информационному обеспечению.

Качество оказания услуг логистическими посредниками, в том числе и в рамках международной автомобильной перевозки, является одним из критериев оценки конкурентоспособности национальных экономик в сфере международной логистики, что подтверждается данными рей-



Рис. 2. Сервисы международной автомобильной перевозки

тинговых исследований международных организаций, таких как Всемирный Банк, Всемирный экономический форум, Организация Экономического сотрудничества и развития.

Анализ конкурентных позиций Кыргызской Республики в рейтингах международных организаций в сфере логистического обеспечения внешнеторговой деятельности показал необходимость разработки комплексного подхода в рамках государственно-частного партнерства к повышению качества логистического сервиса, в том числе сервиса автомобильных перевозок и информационного сервиса. Одним из важнейших приоритетов развития Кыргызской Республики должна стать транспортно-логистическая интеграция и решение проблемы транспортной изолированности страны.

Так, в ноябре 2018 года принята Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы<sup>3</sup>, в соответствии с которой Кыргызстан должен стать транзитной страной, имеющей безопасные и востребованные коридоры для транзита товаров.

Высокий уровень логистических издержек в Кыргызской Республике в условиях транспортной изолированности и ограниченности диверсификации видов транспорта оказывает значительное влияние на цену товаров для конечного потребителя, и, как результат, на конкурентоспособность национальных компаний на международном рынке.

Высокий уровень логистических издержек в Кыргызской Республике связан с рядом как объективных, так и субъективных факторов. К объективным факторам, по нашему мнению, можно отнести территориальную обособленность и сырьевую отраслевую специализацию страны, нерациональное размещение производств, недостаточно развитую транспортно-логистическую инфраструктуру и прочее. Субъективными факторами, на наш взгляд, могут являться нерациональное моделирование цепей поставок, отсутствие логистических посредников с высоким уровнем квалификации, низкая информационная обеспеченность при организации международных перевозок, и прежде всего автомобильных. Данные факторы негативно влияют не только на уровень логистических издержек в цепях поставок, но и на эффективную организацию цепей поставок в целом.

В 2007 году Всемирный банк в целях оказания помощи странам в определении спорных вопросов и возможностей в сфере эффективности их торговой логистики разработал методику оценки уровня развития логистики. За основу при определении логистического рейтинга эксперты взяли 6 важнейших критериев оценки развития логистики в конкретной стране, на основе которых был рассчитан индекс эффективности логистики — LPI (Logistics Performance Index):

- эффективность работы таможенных органов;
- качество транспортной инфраструктуры;
- простота организации международных поставок товаров;
- качество и компетентность логистических услуг;
- отслеживание товаров на всей цепочке поставок;
- своевременность поставок товаров.

<sup>3</sup> Указ Президента Кыргызской Республики от 31 октября 2018 г. УП № 221 «О Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы».

Исследование эффективности логистики в различных странах проводится раз в 2 года. 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.

При определении индекса учитываются количественные и качественные показатели. Индекс эффективности логистики помогает построить профили удобства и «дружелюбности» системы логистики данных стран.

Данный индекс измеряет эффективность по всей цепи поставок логистических услуг в стране и дает оценку с двух позиций: с национальной и с международной. Международный индекс эффективности логистики — это суммарный показатель эффективности работы сектора логистики, который оценивается по 5-балльной шкале каждого из 6 критериев, отражающих эффективность логистической системы в отношении 8 стран, с которыми работает компания.

Национальный индекс эффективности логистики дает качественную и количественную оценку страны, на основании мнений экспертов в области логистики, работающих в стране. Он включает в себя подробную информацию о логистической среде, ключевых логистических процессах, учреждениях, информацию о времени выполнения операций и о стоимости<sup>4</sup>.

На основе оценки международного и национального индекса эффективности логистики производится расчет индекса LPI, определяющего место страны среди других стран мира, участвующих в рейтинге<sup>5</sup>. Для оценки состояния логистики в Кыргызской Республике на международном и национальном уровне обратимся к индексу эффективности логистики (LPI) Всемирного Банка. Данные представлены за период с 2007 по 2018 год, результаты исследования в 2020 году не были официально представлены Всемирным Банком.

Так, в 2018 году Кыргызская Республика заняла 108 место среди 160 стран, участвующих в рейтинге. Данный рейтинг составляется на основе оценки состояния инфраструктуры, легкости организации международных перевозок, эффективности работы таможенных органов и прочего. В таблице 1 представлены данные о позициях, занимаемых Кыргызской Республикой в рейтинге за 2007–2018 годы. На наш взгляд, следует отметить, что даже несмотря на ряд факторов, негативно влияющих на уровень логистических издержек и эффективность логистики в стране, Кыргызская Республика имеет возможности и предпосылки к снижению уровня логистических издержек, повышению уровня качества логистического сервиса, развитию логистической инфраструктуры, которые в ближайшем будущем могут поспособствовать приближению национальных показателей к показателям ближайших торговых партнеров (табл. 2), и как следствие повышению конкурентоспособности национальных компаний на международном рынке.

Таблица 1

**Рейтинг конкурентоспособности Кыргызской Республики по Индексу международной логистики Всемирного Банка в период с 2007 по 2018 гг.**

Страна	2007	2010	2012	2014	2016	2018
Место в рейтинге	103	91	130	149	146	108
Баллы	2,35	2,62	2,35	2,21	2,16	2,55
Место по индикатору «Качество логистического сервиса»	100	107	129	151	151	114
Баллы по индикатору «Качество логистического сервиса»	2,35	2,37	2,25	2,13	1,96	2,36

<sup>4</sup> Сергеева И.Ю., Радукан Н.В. Международная конкурентоспособность стран в условиях глобализации: проблемы таможенного администрирования. Издательство Российской таможенной академии, 2014.

<sup>5</sup> Отчет Всемирного банка «Logistic performance index 2018» // официальный сайт Всемирного Банка [Электронный ресурс] URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>.

Необходимо отметить, что к конкурентным «слабостям» международной логистики в Кыргызской Республике на всем протяжении периода рейтингового исследования относится такой показатель, как «качество и компетентность логистических услуг», в соответствии с которым оценивается качество логистического сервиса при международных перевозках в рамках деятельности транспортно-экспедиторских компаний и логистических посредников прежде всего в сфере международных автомобильных перевозок. Несмотря на улучшение общих позиций Кыргызстана в рейтинге в 2018 года (с 146-го на 108-е место), данные по рейтинговым баллам в таблице 2 показывают относительно слабые позиции страны по таким показателям как качество самой международной перевозки, так и качество логистического сервиса при транспортировке внешне-торговых грузов. Данный анализ показателей подтверждает недостаточный уровень «зрелости» логистических компаний в сфере международных перевозок.

Таблица 2

**Рейтинг конкурентоспособности стран в сфере международной логистике  
по Индексу эффективности логистики Всемирного банка 2018 года (баллы, 0-5)**

Страна	Индекс LPI	Таможня	Инфра-структура	Перевозка	Качество	Отслеживание	Время
Германия	4,20	4,09	4,37	3,86	4,31	4,24	4,39
Швеция	4,05	4,05	4,24	3,92	3,98	3,88	4,28
Бельгия	4,04	3,66	3,98	3,99	4,13	4,05	4,41
Австрия	4,03	3,71	4,18	3,88	4,08	4,09	4,25
Япония	4,03	3,99	4,25	3,59	4,09	4,05	4,25
КНР	3,61	3,29	3,75	3,54	3,59	3,65	3,84
Казахстан	2,81	2,66	2,55	2,73	2,58	2,78	3,53
РФ	2,76	2,42	2,78	2,64	2,75	2,65	3,31
<b>Кыргызстан</b>	<b>2,55</b>	<b>2,75</b>	<b>2,38</b>	<b>2,22</b>	<b>2,36</b>	<b>2,64</b>	<b>2,94</b>

Подводя итог, необходимо определить ряд проблем в сфере логистики и управления внешнеторговыми цепями поставок, оказывающих влияние на логистический и, как следствие, на внешнеэкономический потенциал Кыргызской Республики. На наш взгляд, к основным проблемам следует отнести:

- неразвитая логистическая инфраструктура относительно развития потока внешнеторговых грузов;
- отсутствие четкого планирования логистики при управлении цепями поставок внешнеторговых грузов;
- низкая эффективность таможенно-логистических операций в цепях поставок внешнеторговых грузов;
- невысокий уровень качества логистического сервиса прежде всего на этапе международной перевозки, включая как сервис перевозки в целом, так и информационный сервис в частности.

Решение данных проблемных вопросов возможно только в рамках партнерства между государством и логистическим бизнесом, что несомненно усилит конкурентные позиции Кыргызской Республики в сфере международной торговли.

**Список литературы**

1. Отчет Всемирного банка «Logistic performance index 2018» // официальный сайт Всемирного Банка [Электронный ресурс] URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>.
2. Указ Президента Кыргызской Республики от 31 октября 2018 г. УП № 221 «О Национальной стратегии развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы». <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/430002?ysclid=l6ntavgxbz505712995>.

3. Приказ Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики от 15 января 2020 года № 17 «Об утверждении Концепции развития автомобильного транспорта Кыргызской Республики на 2020–2024 годы» <http://cbd.minjust.gov.kg/act/properties/ru-ru/200412/10>.
4. Стратегия развития дорожного сектора до 2025 года. <http://mtd.gov.kg/strategiya-razvitiya-dorozhnogo-sektora-do-2025-goda/>.
5. Абрамова, Елена Ричардовна. Логистический сервис: учебное пособие / Е.Р. Абрамова; М-во образования Российской Федерации, Российская экономическая акад. им. Г. В. Плеханова. – Москва: Спутник+, 2010.
6. Балабанова А.В. Интеграционные процессы как тренд глобального общественного развития. Ученые записки Российской Академии предпринимательства. 2019. Т. 18. № 4. С. 9–20.
7. Бойко И.В., Гетман А.Г. Международные цепи поставок: новые тренды в условиях коронавирусной пандемии. Управленческое консультирование. 2020. № 11. С. 42–48.
8. Дыбская В.В. Мировые тренды развития логистики и управления цепями поставок / В.В. Дыбская, В.И. Сергеев. Журнал «Логистика и управление цепями поставок». 2018. № 2 (85). С. 3–14.
9. Дыбская В.В. Цифровая логистика и управление цепями поставок: перспективы развития / В.В. Дыбская, В.И. Сергеев. Материалы XVII Международной научно-практической конференции «Логистика: современные тенденции развития» / Под ред. В.С. Лукинско. – СПб.: Издательство ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова. 2018. С. 5–11.
10. Камбарова Ж. У., Исагалиева А. К. Торгово-логистические центры Кыргызской Республики в евразийской экономической интеграции/ Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук, 2017. № 5-1. С. 26–27.
11. Конкурентоспособность логистики и транспорта в Кыргызской Республике, ЕЭК ООН, Женева, 2020 ECE/TRANS/291 [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp24/Logistics\\_and\\_Transport\\_Competitiveness\\_in\\_Kyrgyzstan\\_2019\\_RU.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp24/Logistics_and_Transport_Competitiveness_in_Kyrgyzstan_2019_RU.pdf).
12. Маратов А.М., Ажекбаров К.А. Увеличение доли безналичных платежей и расчетов в Кыргызской Республике. Путеводитель предпринимателя. 2021. Т. 14, № 4. С. 50–60.
13. Реализация транспортных инфраструктурных проектов в Кыргызстане. Обзорная информация. Бишкек, 2016 г.
14. Сергеева И.Ю., Радукан Н.В. Международная конкурентоспособность стран в условия глобализации: проблемы таможенного администрирования. Издательство Российской таможенной академии, 2014.
15. Bruce Jackson и Doug Morrow. Coronavirus and the Localization of Supply Chains. April 9, 2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sustainalytics.com/esg-blog/coronavirus-and-the-localisation-of-supply-chains/> (дата обращения: 10.08.2022).
16. Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy. Communications Development Incorporated, Washington, DC., 2018. 82 p.

#### References

1. World Bank Report «Logistic performance index 2018» // official website of the World Bank [Electronic resource] URL: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>.
2. Decree of the President of the Kyrgyz Republic of October 31, 2018 UP No. 221 «On the National Development Strategy of the Kyrgyz Republic for 2018-2040». <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/430002?ysclid=16ntavgxbz505712995>.
3. Order of the Ministry of Transport and Roads of the Kyrgyz Republic of January 15, 2020 No. 17 «On Approval of the Concept for the Development of Road Transport of the Kyrgyz Republic for 2020–2024». <http://cbd.minjust.gov.kg/act/properties/ru-ru/200412/10>.
4. Road Sector Development Strategy to 2025. <http://mtd.gov.kg/strategiya-razvitiya-dorozhnogo-sektora-do-2025-goda/>.
5. Abramova, Elena Richardson. Logistics service: tutorial / E.R. Abramova; Moscow Formation of the Russian Federation, Russian Economic Academician named after G.V. Plekhanov. – Moscow: Sputnik +, 2010.
6. Balabanova A.V. Integration processes as a trend of global social development. Scientific notes of the Russian Academy of Entrepreneurship. 2019. T. 18. № 4. S. 9–20.
7. Boyko I.V., Getman A.G. International supply chains: new trends in the context of the coronavirus pandemic. Management consulting. . 2020. No 1. S. 42–48.
8. Dybskaya V.V. Global Trends in Logistics and Supply Chain Management / V.V. Dybskaya, V.I. Sergeev. Journal «Logistics and Supply Chain Management». 2018. No 2 (85). S. 3–14.

9. Dybskaya V.V. Digital Logistics and Supply Chain Management: Development Prospects/V.V. Dybskaya, V.I. Sergeev. Materials of the XVII International Scientific and Practical Conference «Logistics: Modern Development Trends» edited by V.S. Lukinsky. – St. Petersburg: GUMRF Publishing House named after S.O. Makarova, 2018. S. 5–11.
10. Kambarova Zh. U., Isagalieva A.K. Trade and logistics centers of the Kyrgyz Republic in Eurasian economic integration. Actual problems of the humanities and natural sciences, 2017. No. 5-1, p. 26–27.
11. Competitiveness of logistics and transport in the Kyrgyz Republic, UNECE, Geneva, 2020 ECE/TRANS/291 [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp24/Logistics\\_and\\_Transport\\_Competitiveness\\_in\\_Kyrgyzstan\\_2019\\_RU.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp24/Logistics_and_Transport_Competitiveness_in_Kyrgyzstan_2019_RU.pdf).
12. Maratov AM, Azhekbarov K.A. Increasing the share of non-cash payments and settlements in the Kyrgyz Republic. Entrepreneur's guide. 2021. T. 14, No. 4. P. 50–60.
13. Implementation of transport infrastructure projects in Kyrgyzstan. Overview information. Bishkek, 2016.
14. Sergeeva I.Yu., Radukan N.V. International competitiveness of countries in conditions of globalization: problems of customs administration. Publishing House of the Russian Customs Academy, 2014.
15. Bruce Jackson и Doug Morrow. Coronavirus and the Localization of Supply Chains. April 9, 2020 [Electronic Resource]. URL: <https://www.sustainalytics.com/esg-blog/coronavirus-and-the-localisation-of-supply-chains/> (date of appeal: 10.08.2022).
16. Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy. Communications Development Incorporated, Washington, DC., 2018. 82 p.