

SOME PROBLEMS OF IMPROVING THE QUALITY OF FREIGHT ROAD TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF UZBEKISTANDOI: <https://doi.org/10.53885/edinres.2021.18.68.050>*Mirzaev Furkat Raxmatovich**Associate Professor of Joint Belarusian-Uzbek Interdisciplinary Institute of Applied Technical Qualifications in Tashkent*

Abstract: This article represents the most actual problems connected with increasing the quality of freight service in Uzbekistan. The key factors, which directly or indirectly influence on the quality of freight service, are also systematized in this article.

Key words: quality, freight service, problems

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН*Мирзаев Фуркат Рахматович**Доцент Совместного Белорусско-Узбекского межотраслевого института прикладных технических квалификаций в городе Ташкент*

Аннотация: В статье приведены результаты исследования, позволившие выявить и структурировать наиболее актуальные проблемы повышения качества грузовых перевозок в Узбекистане. Систематизированы ключевые факторы, которые прямо или косвенно воздействуют на качество грузовых перевозок.

Ключевые слова: качество, грузовые перевозки, проблемы.

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA AVTOMOBILLARDA YUK TASHISH XIZMATLARI SIFATINI OSHIRISHNING BA'ZI MUAMMOLARI*Mirzayev Furkat Rahmatovich**Toshkentshahridagi Belarus-O'zbekiston qo'shmatar moqlararo amaliy texnik valifikatsiyalar instituti dotsenti*

Annotatsiya: Maqolada O'zbekistonda yuk tashish sifatini oshirishning eng dolzarb muammolarini aniqlash va tizimlashtirishga imkon beradigan tadqiqot natijalarini keltirilgan. Yuk tashish xizmatining sifatiga bevosita va khibevositata 'sirko'rsatadigan asosiy omillar ham ushbu maqolada tizimlashtirilgan.

Kalitso'zlar: sifat, yuk tashish, muammolar.

Введение. Проводимые в Узбекистане масштабные реформы связаны с развитием нашей страны и ее перспективами, постепенно улучшаются и углубляются в процессе постепенного развития. Эти особенности особенно ярко проявляются в радикальном обновлении жизни страны, немедленном решении существующих

проблем, решении насущных вопросов, возникающих в процессе развития. Столь многогранные и широко масштабные реформы, основанные на концепции всестороннего обновления общества, путине независимости и развития, признанного Узбекистаном с первых дней своей независимости,

связаны требованиями жизни в начале нового века. век, новое тысячелетие. Это приобретает совершенно новый смысл. Постановление Президента Республики Узбекистан от 2 декабря 2017 года № ПП-3422 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов на 2018-2022 годы»: Внешнеторговые грузовые перевозки Республики Узбекистан Комплексная программа по формированию эффективных и надежных альтернативных транспортных и транзитных коридоров для доступа косновным мировым и региональным рынкам по кратчайшим маршрутам.

Методология исследования. Анализ деятельности ряда грузовых автотранспортных предприятий по проблемам повышения качества транспортных услуг, а также изучение материалов в области развития грузового автомобильного транспорта позволили выделить ряд проблем, непосредственно связанных с качеством перевозок:

- несоблюдение установленных в договоре на перевозку сроков доставки груза;

- низкий уровень сохранности груза при перевозке;

- несоответствие между уровнем качества перевозок и ценой на транспортные услуги;

- неразвитость системы комплексного обслуживания клиентов автотранспортных предприятий.

Вместе с тем необходимо учесть факторы, которые косвенно влияют на качество услуг:

- высокий уровень конкуренции на рынке транспортных услуг;

- недостаточные инвестиции в развитие грузового автомобильного транспорта;

- высокая степень износа подвижного состава.

Ниже представлено выполненное в результате исследования структурирование каждой из проблем, связанных с качеством грузовых автомобильных перевозок.

Несоблюдение установленных в договоре на перевозку сроков доставки грузов. Своевременность, т. е. точное соблюдение установленных сроков доставки, является одним из важнейших показателей качества перевозки грузов. В последние годы в связи с развитием рыночных отношений время доставки груза объективно стало важнейшим показателем как для грузовладельцев, так и для клиентов. Быстрая и надежная доставка грузов позволяет наладить ритмичное производство и сбыт продукции, снизить запасы сырья и полуфабрикатов и, таким образом, ускорить оборот капитала, повысить эффективность производства. Кроме того, своевременность доставки грузов очень важна в связи с актуализацией требования к их перевозке «точно в срок», что согласуется с основными принципами логистики.

Удельный вес отправленных грузов, доставленных с нарушением сроков доставки, всегда был достаточно высок на автомобильном транспорте (рис. 1).

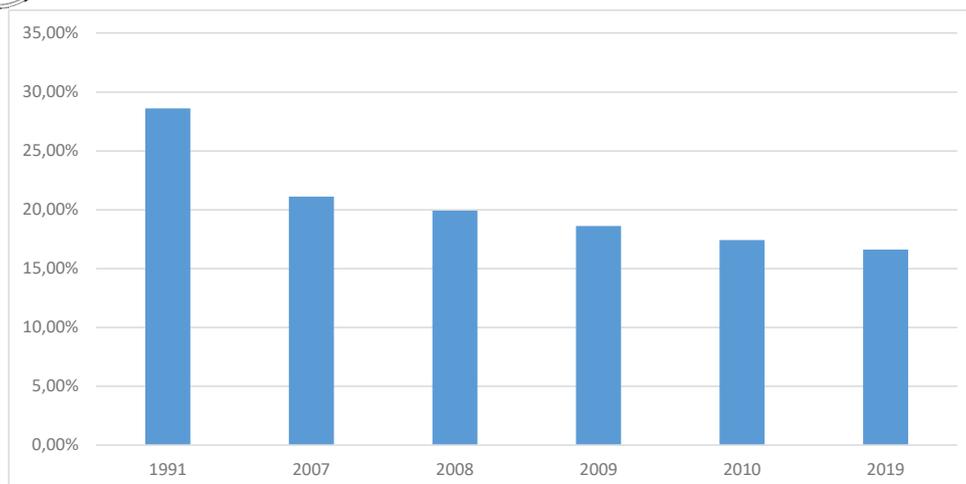


Рис. 1. Удельный вес отправленных грузов, доставленных с нарушением сроков доставки

Как видно из рис. 1, доля отправленных грузов, доставленных грузовладельцу с просрочкой, изменялась на протяжении всего анализируемого периода и увеличилась с 14 в 1993 г. до 21 % в 2020 г. Начиная с 2010 г. динамика сохраняется.

Традиционно показатель своевременности доставки грузов детализируется через показатели скорости и срочности доставки.

Следует отметить, что автомобильный транспорт всегда считался транспортом, обеспечивающим высокую скорость доставки груза, уступающим лишь воздушному (табл. 1). Однако в последнее время средняя скорость доставки грузов на автомобильном транспорте снижается, что особенно касается эксплуатации грузовых автомобилей в городской черте. На рис. 2 показаны данные о средней эксплуатационной скорости движения автомобилей в Ташкенте.

Таблица 1

Вид транспорта	Средняя дальность перевозки, км	Средняя скорость доставки грузов		Средний срок доставки грузов, сут.
		км/ч	км/сут	
Железнодорожный	481	15	360	1,35
Автомобильный	22	18	432	0,06
Воздушный	2231	450	10800	0,3

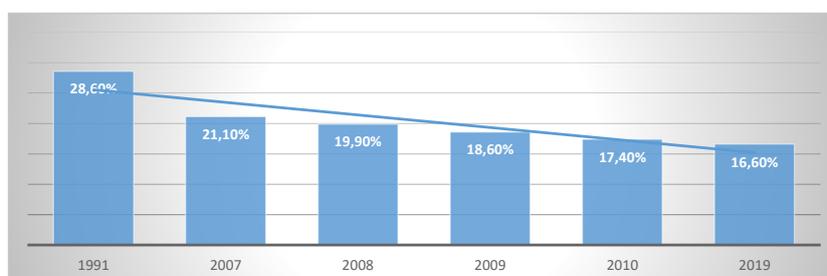


Рис. 2. Средняя эксплуатационная скорость движения автомобилей в

Ташкенте, км/ч

Из рис. 2 видно, что за последние 20 лет наблюдается существенное снижение средней скорости – с 28,6 км/ч в 1999 г. до 16,6 км/ч в 2019 г. в Ташкенте. Столь резкому снижению средней скорости движения автомобилей способствовало несколько причин.

Во-первых, перегруженность основных автомобильных дорог и улично-дорожной сети. Для Узбекистана характерно отставание развития дорожной сети от темпов автомобилизации общества. Состояние и недостаточное развитие сети автомобильных дорог приводят к тому, что средняя скорость движения автомобилей на дорогах Республики в 1,5–2 раза ниже, чем в странах Западной Европы и США.

Во-вторых, слабая пропускная способность дорожной инфраструктуры. В Республике Узбекистан на 1 тыс. кв. км приходится в среднем 91,3 км дорог. В странах западной Европы и Скандинавии этот показатель колеблется от 940,7 км (в Швеции) до 1838,4 (во

Франции), что превышает показатели по Узбекистану в 10–20 раз. Соответственно, в США на 1 тыс. кв. км приходится в среднем 676,6 км, в Японии 3167,7 км [10].

Снижение скорости доставки грузов, наблюдаемое в последние годы, негативно сказывается как на общем состоянии транспортной отрасли, так и на деятельности отдельных автотранспортных предприятий. Известно, что несвоевременность доставки грузов приводит не только к выплате штрафов, но и к снижению конкурентного статуса перевозчиков.

Низкий уровень сохранности грузов при их перевозке автомобильным транспортом.

Сохранность перевозимых грузов – одно из условий договора перевозки, выполнение которого входит в обязанности перевозчика. Устав автомобильного транспорта предусматривает ответственность перевозчика за несохранность груза после принятия его для перевозки и хранения до выдачи грузополучателю. Нарушение сохранности груза – ухудшение или полная потеря качества, изменение количества, а также пересортица, в результате которой груз уценивается до более низкого сорта.

В размеры потерь продукции в процессе перемещения, как правило, включаются потери грузов сверх установленных норм естественной убыли, разработанных по родам грузов на всех видах транспорта. К сожалению, проанализировать величину этих потерь на автомобильном транспорте не представляется возможным в связи с недоступностью достоверной статистической информации. Однако, по данным проф. М.Ф. Трихункова, текущие потери грузов в несколько раз превышают нормы убыли, установленные на одну тонну груза. Причинами потерь груза являются недостатки в подготовке груза и подвижного состава к перевозкам, нарушения в технологии грузовых работ и перевозок грузов, низкий уровень специализации подвижного состава, хищения, аварии и порча грузов в процессе транспортировки. По экспертным оценкам, в среднем удельный вес грузов, доставленных без повреждений, на автомобильном транспорте составляет 70–75 % [3].

Кроме того, к нарушениям сохранности груза приводят дорожно-транспортные происшествия, а их число растет неуклонно. Разумеется, это способствует потере и порче грузов в процессе транспортировки.

Кроме прямых факторов, которые влияют на сохранность грузов при транспортировке, целесообразно учитывать и косвенные, например такие как недостаточное развитие транспортной инфраструктуры в стране (состояние автомобильных дорог, низкая транспортная обеспеченность многих районов и т. п.)

Несоответствие между обеспечиваемым автотранспортным предприятием уровнем качества перевозок и ценой на транспортные услуги.

За последние годы в Республике количество предприятий и предпринимателей, действующих в сфере транспорта, увеличилось с 6,1 тыс. в 1998 г. до 20,4 тыс. в 2019 г., а объем транспортных услуг, оказываемых населению, вырос в 4 раза. Динамика выглядит положительной, однако примечательно то, что прирост объема транспортных услуг по большей части происходит за счет увеличения цен на транспортные услуги (рис.3).

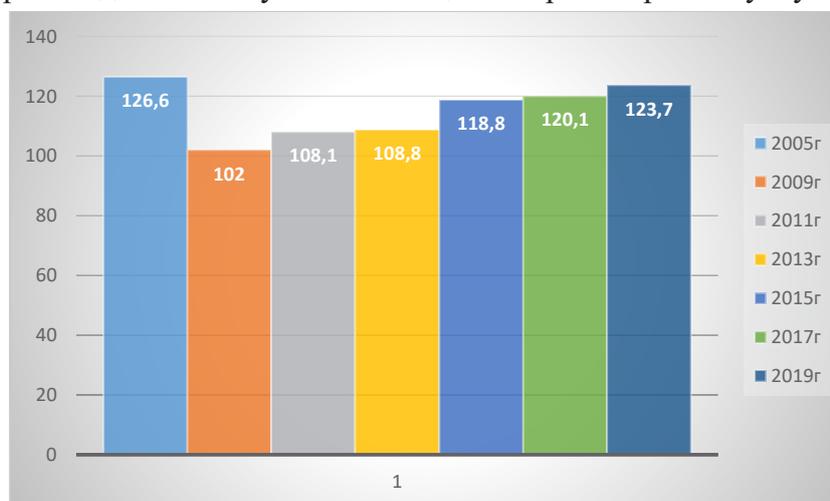


Рис. 3. Индексы тарифов на грузовые перевозки автомобильном транспорте по отношению к предыдущему году.

Данные рис. 3 показывают, что на автомобильном транспорте сложилась тенденция увеличения объемов проданных транспортных услуг преимущественно не за счет новых технологий перевозок или повышения качества, а за счет роста тарифов.

Для более наглядного представления изменений в отношении

«цена – качество» транспортных услуг нами построен график индексов качества, тарифов и соответствия «качество – цена» (рис. 4), рассчитываемые как отношение индекса качества к индексу, характеризующему изменение тарифов. Данные рис. 4 позволяют установить, что, во-первых, индекс соотношения за анализируемый период не достиг единицы и, во-вторых, за последние 10 лет наблюдается рост индекса с 0,58 пунктов до 0,76. Стоит отметить, что данное повышение связано, прежде всего, со снижением скорости прироста цен на транспортные услуги.

Рис. 4. График индекса соотношения «качество – цена»

Общая стабилизация цен повышает качество транспортных услуг, однако резкий скачок тарифов может плачевно отразиться на качестве

транспортных услуг. Поэтому необходимо стремиться к индексу качества, равному единице.

В настоящий момент на рынке транспортных услуг функционирует множество автотранспортных предприятий и предпринимателей оказывающих различного рода услуги. В большинстве случаев качество оказываемых услуг недостаточно высоко, что связано со следующими факторами:

отсутствие у большого числа предпринимателей опыта работы на рынке транспортных услуг;

нежелание менеджеров анализировать рынок транспортных услуг с целью выявления наиболее востребованных и перспективных направлений;

недальновидность многих руководителей, основной задачей которых становится обеспечение значительной прибыли в короткие

сроки, и при этом недостаточно внимания уделяется качеству транспортных услуг;

невнимательное, неуважительное отношение к клиентам.

Эти причины приводят к несоответствию между заявленным уровнем качества и ценой на транспортные услуги. Естественно, это не устраивает многих клиентов, и они предпочитают воспользоваться услугами другого автотранспортного предприятия.

В связи с этим менеджеры автотранспортных предприятий должны реализовать ряд мероприятий, направленных на повышение качества, что приведет к возникновению дополнительных затрат на обеспечение должного уровня качества услуг. Рост этих затрат, в свою очередь, приведет к росту себестоимости транспортной услуги. Себестоимость услуги возрастет, однако, в последующем мультипликативный эффект от проведенных мероприятий возместит все расходы.

Неразвитость системы комплексного обслуживания.

Рыночные отношения во многом изменили подход, связанный с привлечением клиентов. В связи с усилением конкуренции предприятие старается расширить перечень своих услуг. Это выгодно как автотранспортным предприятиям (дополнительная прибыль), так и клиентам (экономия времени на оформление бумаг, поиск посредников и т. п.).

К дополнительным услугам на автомобильном транспорте можно отнести: экспедирование, предоставление охраны, оформление документов, погрузочно-разгрузочные работы, складирование и др.

Известно, что перечень услуг большинства автотранспортных предприятий в стране ограничивается перевозкой грузов. Отсутствие дополнительных услуг негативно сказывается как на качестве грузовых перевозок, так и на финансовых результатах предприятия.

В рамках исследования проблемы повышения качества транспортных услуг клиентам автотранспортных предприятий был задан вопрос о причинах, по которым клиенты не пользуются дополнительными услугами автотранспортных предприятий.

Из опрошенных 73 % клиентов отметили такую причину, как узкий ассортимент дополнительных услуг. Другой немаловажной причиной являются высокие цены – 61 % респондентов назвали эту причину. Низкое качество предоставляемых дополнительных услуг отметил 51 % всех опрошенных клиентов. Вместе с тем только 8 % из числа опрошенных

отметили, что не нуждаются в дополнительных услугах. Все это свидетельствует о том, что клиенты готовы платить за дополнительные услуги (92 %).

Выводы и результаты

Также был выполнен анализ основных факторов качества транспортных услуг. К ним относятся высокий уровень конкуренции, недостаточные инвестиции в развитие грузового автомобильного транспорта, высокая степень износа подвижного состава.

Высокий уровень конкуренции на рынке транспортных услуг. Здесь, прежде всего, стоит отметить внутриотраслевую конкуренцию, существующую между автомобильными и железнодорожными перевозчиками. Для перевозок автомобильным транспортом характерны более слабые позиции по сравнению с перевозками железнодорожным транспортом по таким критериям, как экологичность, затраты на топливо и себестоимость перевозки единицы груза. В то же время к преимуществам автотранспортных перевозок относятся скорость доставки, возможность перевозки груза по схеме «от двери до двери», определенная гибкость в выборе маршрута перевозки и др.

Недостаточные инвестиции в развитие грузового автомобильного транспорта.

Спрос на грузовые автомобильные перевозки во многом определяются динамикой и структурой изменения объемов производства в стране, а также платежеспособностью предприятий и организаций всех отраслей экономики. При этом как развитие экономики вызывает рост перевозок, так и высокий уровень и возможности перевозочных услуг благотворно влияют на уровень инвестиций и темпы роста экономики в республике.

В настоящее время остро стоит проблема привлечения инвестиций в развитие грузового автомобильного транспорта и его инфраструктуры, что связано с низкими инвестиционными возможностями транспортных организаций, трудностями с привлечением долгосрочных заемных средств, неразвитостью механизмов государственно-частного партнерства.

Очевидно, что отсутствие значимых инвестиций в автотранспортную отрасль обусловлено, прежде всего, высокими рисками, длительными сроками окупаемости вкладываемых средств, наличием административных барьеров и т. п.

Высокая степень износа подвижного состава.

Основными недостатками парка грузовых автомобилей являются его прогрессирующее старение и несовершенная структура. Изношенный подвижной состав не только пагубно влияет на финансовое состояние автотранспортного предприятия из-за увеличения затрат на ремонт и обслуживание, но и вредит качеству предоставляемых транспортных услуг из-за возможности нарушения сроков доставки.

Из общего количества автомобилей только 25 % грузовых автомобилей имеют срок службы до 5 лет, 45 % – эксплуатируются свыше 10 лет. В данном случае высокая доля устаревшего подвижного состава ведет к снижению транспортной безопасности и росту аварийности на дорогах.

Необходимо добавить, что с каждым годом возрастает доля отечественных автомобилей в общем количестве грузовых автомобилей в стране. Рост количества иномарок в предыдущие годы был связан с

увеличением спроса на китайские и корейские грузовики, которые имеют отличное соотношение «цена – качество», что делает их доступными для узбекских автотранспортных предпринимателей.

Таким образом, по результатам проведенного исследования были выявлены и структурированы проблемы, которые непосредственно связаны с качеством грузовых перевозок. Это: несоблюдение установленных сроков доставки, низкий уровень сохранности при перевозке грузов автомобильным транспортом, несоответствие между заявленным уровнем качества и ценой на предлагаемые транспортные услуги, неразвитость системы дополнительного обслуживания. Стоит отметить, что были также проанализированы факторы, которые прямо или косвенно воздействуют на качество грузовых перевозок: высокий уровень конкуренции на рынке транспортных услуг, недостаточные инвестиции в развитие грузового автомобильного транспорта, высокая степень износа подвижного состава.

Характер и степень актуальности отдельных проблем повышения качества определили направленность дальнейших исследований и содержание методических разработок в исследуемой области.

Список использованной литературы

1. Ф. Мирзаев, М. Равшанов, З. Юсуфхонов: Актуальные вопросы повышения качества автомобильных перевозок в Республике Узбекистан: Транспорт шёлкового пути № 1 / 2021, с 65-71, ISSN: 2181
2. Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: учеб. пособие. – 5-е изд., испр. – М.: Академия, 2008. – 288 с.
3. Freight Flows And Transport Costs On The Logistics Corridors Of Uzbekistan. Mirzaev Furkat. Published in IJPSAT Vol.28 № 1 August 2021.
4. Ways to Increase The Efficiency of Motor Vehicle Services Mirzaev Furkat Rakhmatovich. Tashkent State Transport University, Ph.D, Associate Professor of «Transport Logistics», Tashkent Republic of Uzbekistan. Asian Journal of Technology & Management Research (AJTMR) ISSN: 2249 –0892 Vol11 Issue–01, Jun -2021.
5. Полякова И. Назад в СССР // Транспорт России. 2010 08 нояб. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.transportrussia.ru/rynok-uslug/nazad-v-sssr.html>. (дата обращения: 04.04.2012).
6. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года, утверждена приказом Минтранса России от 12 мая 2005 г. № 45 во исполнение протокольного решения Правительства Российской Федерации от 28 апр. 2005 г. № 17.
7. Управление качеством: проблемы, исследования, опыт: сб. науч. тр. Вып. 4 / редкол. В.П. Семенов (отв. ред.) и др. – СПб.: СПбГИЭУ, 2006. – 271 с.
8. Управление качеством: проблемы, исследования, опыт: сб. науч. тр. Вып. 6 / редкол. В.П. Семенов (отв. ред.) и др. – СПб.: СПбГИЭУ, 2009. – 319 с.
9. Фасхиев Х.А., Шигапова З.Ф. Оценка качества и конкурентоспособности услуг по перевозке грузов // Вестн. ИНЖЭКОНа. Сер. Экономика. 2008. Вып. 7 (26). С. 74–79.