

**Итоги  
опроса предпринимателей  
Республики Узбекистан о состоянии и  
перспективах развития транспортной и  
складской логистики**

В целях изучения текущего состояния и перспектив развития логистики в Узбекистане, ООО «Ассоциация по развитию бизнес логистики» в первой половине 2017 года был проведён опрос среди национальных и зарубежных компаний, осуществляющих свою деятельность на территории республики.

**Опрос проводился среди трёх категорий предпринимателей Узбекистана:** 1. производственные и торговые компании; 2. транспортные и транспортно-экспедиторские компании; и 3. складские операторы.

По итогам опроса, необходимо было определить узкие места в логистической цепочке передвижения товаров и уровень оказываемых услуг между её участниками. Например интересно было узнать:

1. Как оценивают торговые компании и производители товаров уровень услуг транспортных и экспедиторских компаний;
2. Как оценивают торговые компании и производители товаров уровень услуг складских операторов;
3. Как оценивают транспортные и экспедиторские компании уровень услуг складских операторов и наоборот.

Респондентам было предложено ответить на несколько вопросов, например, какие дополнительные услуги могут предложить потребителю, насколько компетентны специалисты компании предоставляющие ту или иную услугу, заинтересованы ли руководители компаний в обучении персонала.

Одним из самых важных аспектов опроса был «Взгляд со стороны» т.е. узнать предложения по улучшению качества предоставляемой услуги со стороны потребителя например, что по мнению транспортных компаний необходимо улучшить в работе складского комплекса или предложения торговых и производственных компаний по улучшению качества услуг транспортных и экспедиторских компаний.

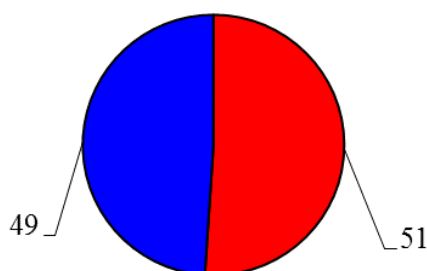
Безусловно, данный опрос не смог в полной мере охватить все насущные вопросы, но, тем не менее, результаты получились интересные, в какой-то мере неожиданные. Так что команда, проводившая опрос и подготовившая итоги, надеется, что полученные результаты будут полезными для широкого круга специалистов.

Количество опрошенных респондентов составило 90 ед., из них представители торговых и производственных компаний – 47 (52%), транспортных и транспортно-экспедиторских компаний – 27 (30%) и складских комплексов – 16 (18%).

## I. Первая категория - торговые и производственные компании.

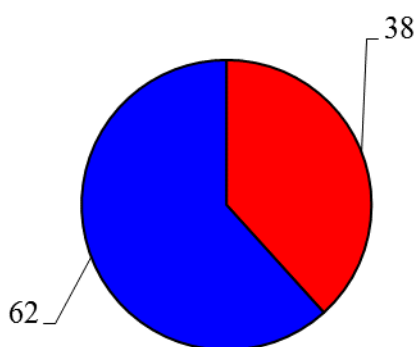
Торговым и производственным компаниям было предложено ответить на 17 вопросов

Из числа опрошенных торговых и производственных компаний 51% составили представители малого частного бизнеса и 49% крупные компании.



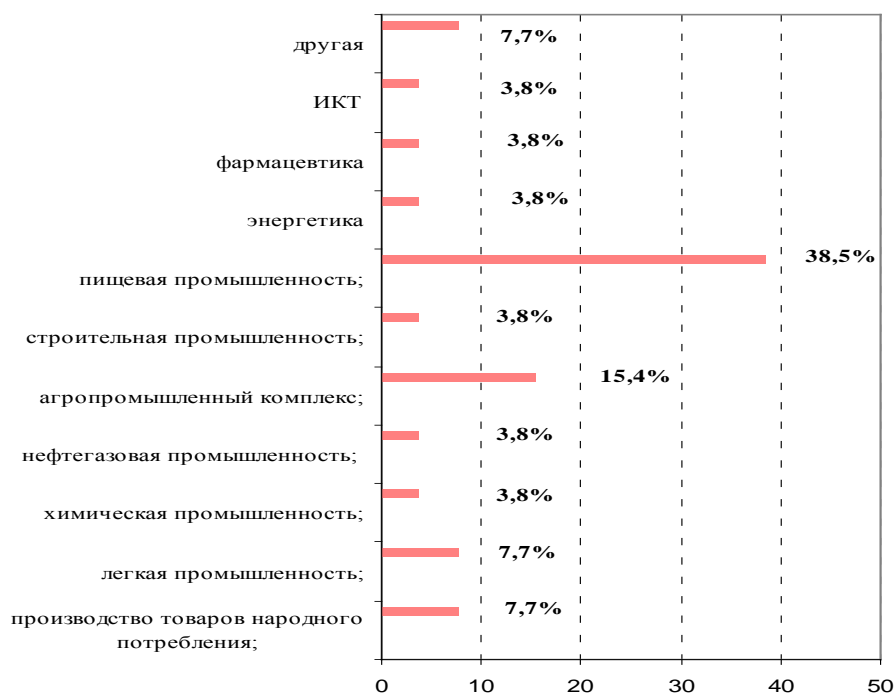
■ малый бизнес ■ крупное предприятие

При этом 62% респондентов составили представители производственных компаний, а 38% торговые компании.

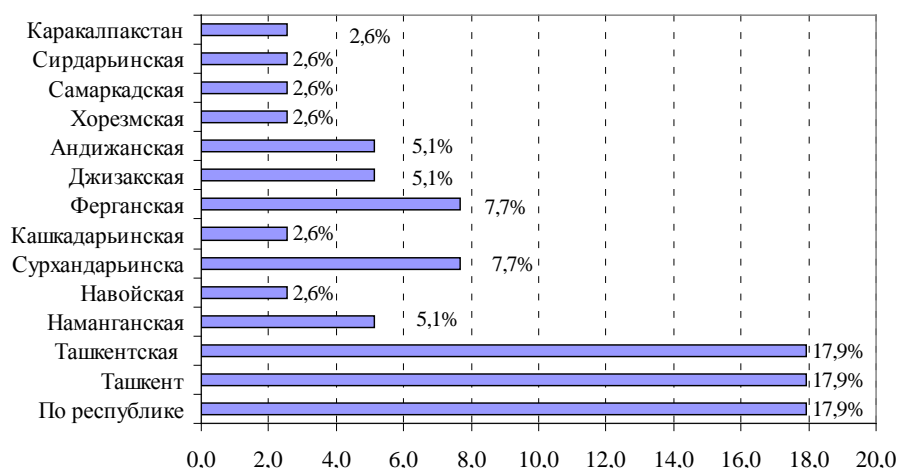


■ торговая комп-я ■ производитель

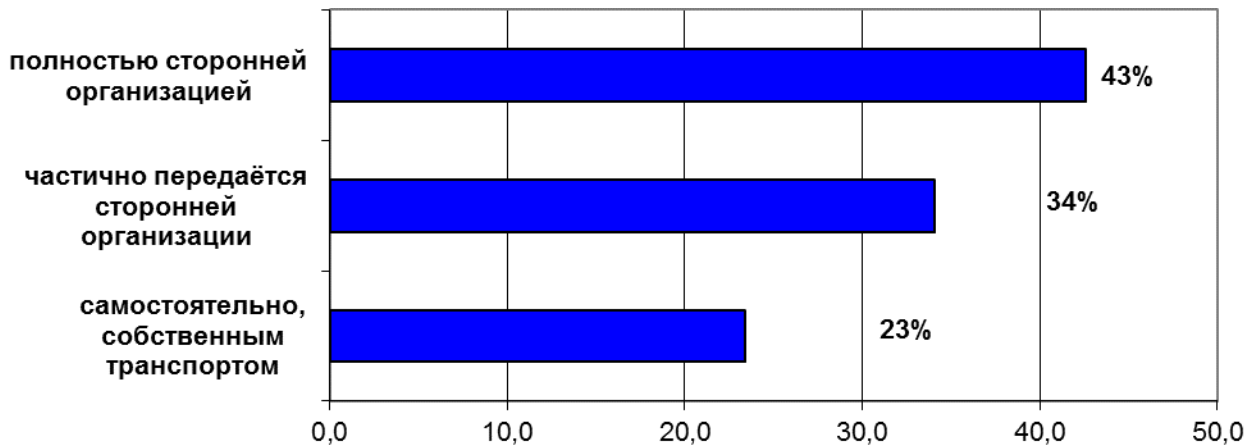
Большую часть производственных компаний составили представители пищевой промышленности (38,5%), агропромышленного комплекса (15,4%), лёгкой промышленности и производство товаров народного потребления по 7,7%



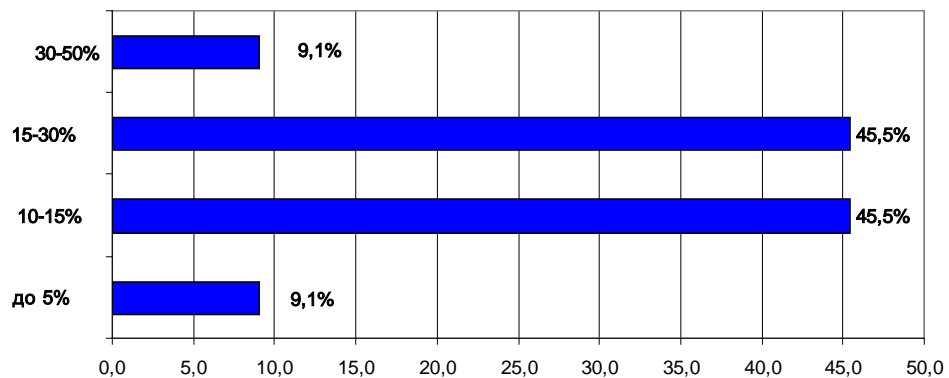
Наибольшее количество респондентов осуществляют свою деятельность практически во всех регионах республики (18%), при этом большая часть приходится на Ташкент и Ташкентскую область по 18%, Ферганскую и Сурхандарьинскую по 8%, Андижанскую и Джизакскую области по 5,1%.



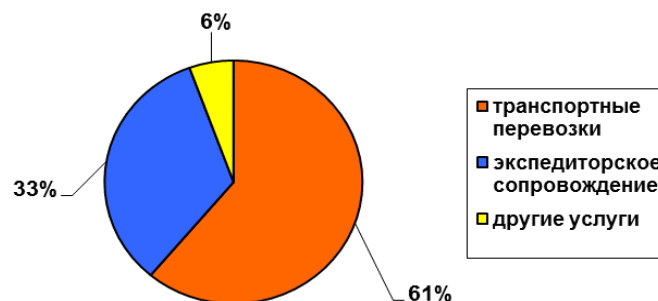
Опрос показал, что в последнее время торговые и производственные компании стали больше доверять перевозке своих грузов сторонним организациям 40%, при этом доля перевозок собственным транспортом сокращается и это говорит о желании торговых и производственных компаний оптимизировать свою основную деятельность.



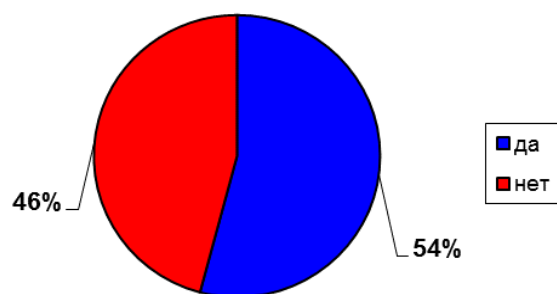
Самые большие расходы на транспортные перевозки (от 30 до 50%) несут, компании осуществляющие перевозки собственным транспортом, в то же время частичная передача перевозок сторонним компаниям позволяет им сократить расходы на транспорт от общих затрат почти на половину.



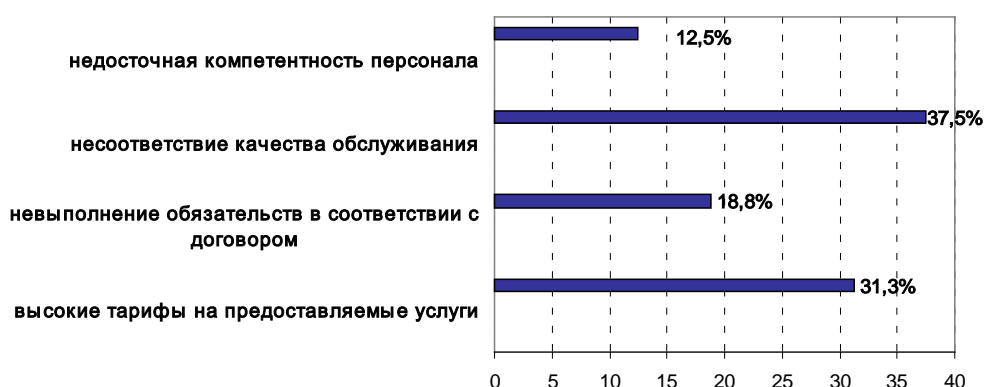
61% торговых и производственных компаний пользуются услугами транспортных компаний, а 33% респондентов прибегают к услугам только экспедиторских компаний.



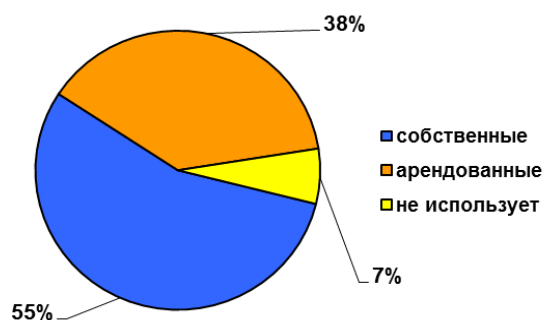
На вопрос - отвечает ли уровень предоставляемых услуг, оказываемых транспортно-экспедиторскими компаниями 46% респондентов ответили отрицательно и 54% согласны с уровнем услуг.



Основными причинами неудовлетворённости услугами транспортно-экспедиторских компаний являются:

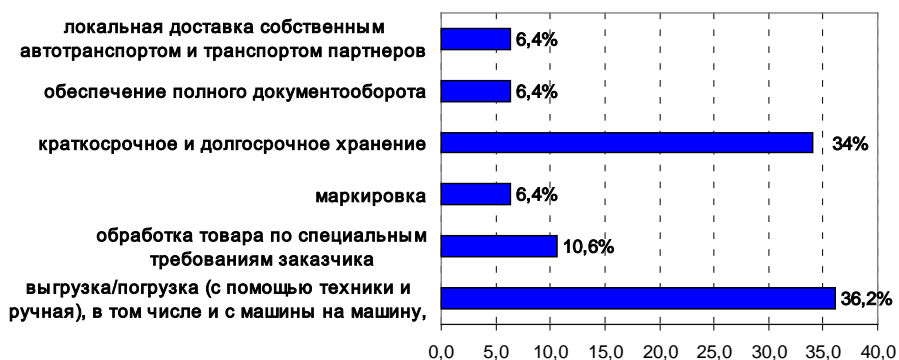


Каждая компания в своей деятельности сталкивается с вопросами хранения продукции, так 55% респондентов имеют собственные складские помещения, 38% их арендуют, но стоит отметить, что среди них имеются и такие, которые, имея собственные складские помещения, вынуждены их арендовать. Это связано с сезонностью выпускаемой продукции, к примеру, производители соков, напитков и т.д. в летние месяцы из-за избытка сырья и перепроизводства арендуют дополнительные складские помещения. Но 7% респондентов вообще не используют склады для временного хранения, так как отгружают продукцию потребителю «с колёс».

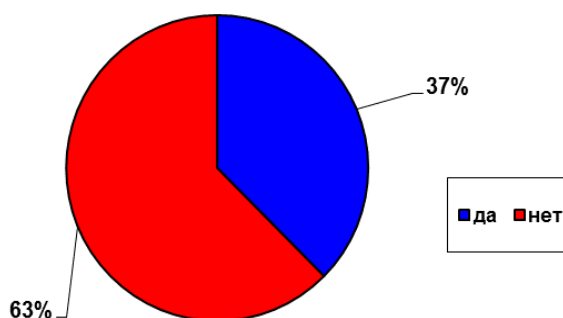


Проведённый опрос показал, что складские комплексы в основном предоставляют услуги по хранению товаров 34% и оказывают услуги по погрузке и выгрузке товаров 36.2%. Всего 10% могут оказать услуги по специальным требованиям заказчика. На

достаточно низком уровне услуги по оформлению документов, обеспечение автотранспортом и маркировка товаров



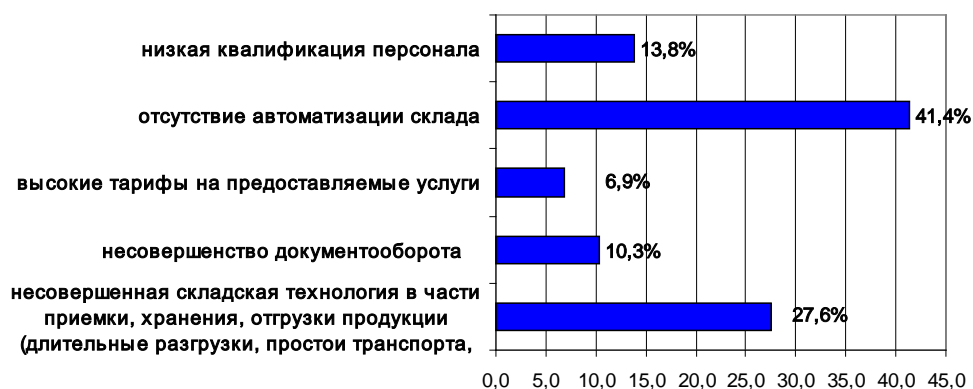
На вопрос - Отвечает ли уровень предоставляемых услуг, оказываемых складскими комплексами, вашим требованиям 62% респондентов ответили нет и только 38% удовлетворены их уровнем услуг.



Основными причинами неудовлетворённости услугами складских комплексов являются отсутствие автоматизации работы склада (41%), что сильно влияет на быстроту проведения погрузочно-разгрузочных работ, выборку товара, поставку товара в указанные сроки.

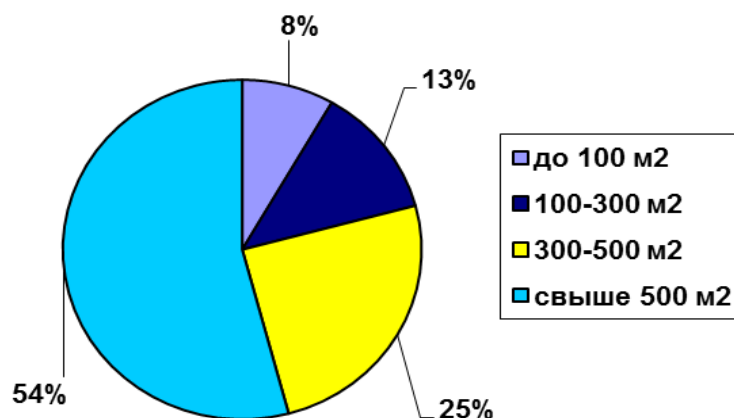
Второй причиной явилось несовершенная складская технология (28%) в части приемки, хранения, отгрузки продукции, что приводит к таким последствиям как длительные разгрузки, простои транспорта, длительное размещение товара и т.д.

Респондентам хотелось бы видеть также улучшение ведения документооборота (10%), применение гибких тарифов на услуги (7%).



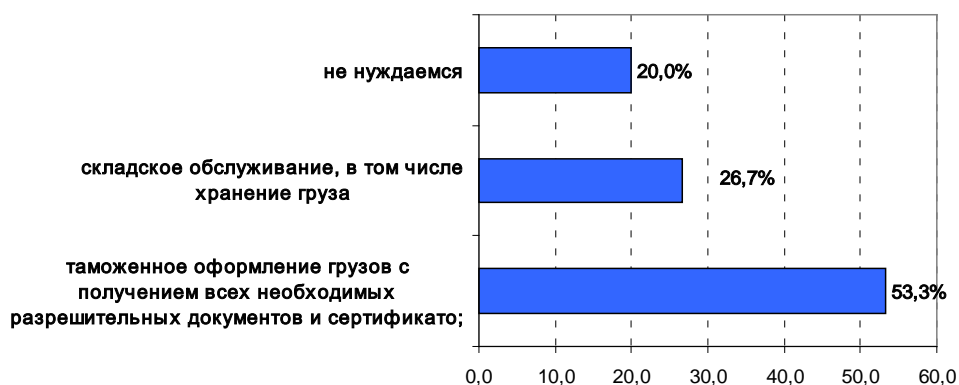
Как уже было отмечено ранее, многие респонденты имеют в своей структуре собственные складские помещения, к примеру, у 54% респондентов имеются складские помещения площадью свыше 500 м<sup>2</sup>, у 25% из них в наличии помещения в 300-500 м<sup>2</sup>, у 13% - от 100 до 300 м<sup>2</sup>, у 8% - до 100 м<sup>2</sup>.

Это свидетельствует, что большинство из респондентов в своей практике сталкиваются с проблемными вопросами, связанными с деятельностью складских комплексов.

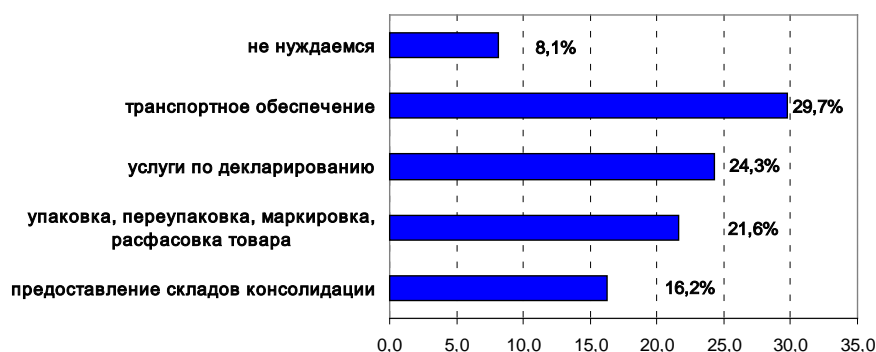


53% торговых и производственных компаний отметили, что хотели бы получить от транспортных и экспедиторских компаний дополнительную услугу в виде таможенного оформления грузов с получением всех необходимых разрешительных документов и сертификатов на ввоз/вывоз товаров, что позволит сэкономить экспортёру или импортёру время и ресурсы. Не будет необходимости прибегать к услугам сторонних организаций, таможенным брокерам и нанимать в штат сотрудника. 27% респондентов желают в качестве дополнительных услуг хотели бы чтобы транспортно-экспедиторские компании брали бы на себя и вопросы складского обслуживания. И только 20% респондентов ответили, что не нуждаются в дополнительных услугах от транспортно-экспедиторских компаний.

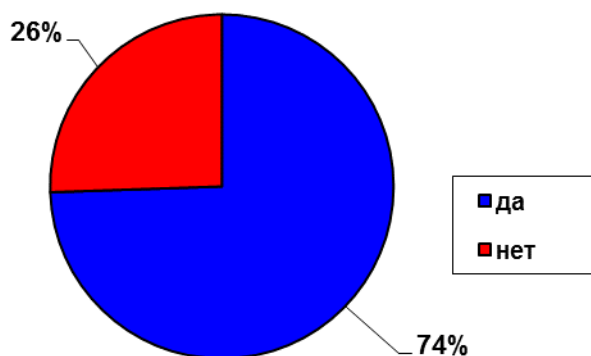




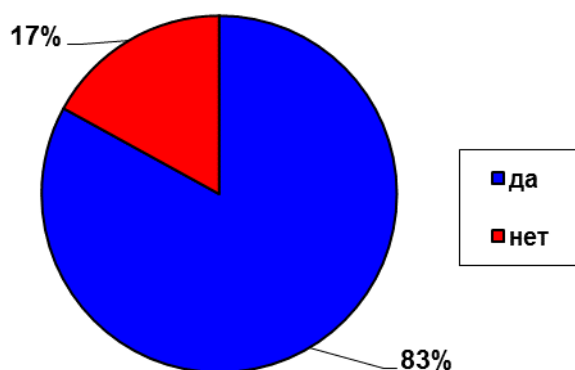
На вопрос о возможности получения дополнительных услуг со стороны складских операторов 30% респондентов хотели бы, чтобы они обеспечивали их транспортом, предоставляли бы услуги по декларированию (24%), осуществляли упаковку, переупаковку, маркировку, расфасовку товара по требованиям клиента (22%), предоставляли склады для консолидации товара (16%).



Опрос показал, что 74% респондентов имеют в своём штате специалистов по логистике, в основном, это относится к крупным компаниям. А 26% из числа опрошенных, в основном, компании малого и среднего бизнеса, из-за ограниченности средств, не имеют в своём штате таких специалистов.



На вопрос о возможности в обучении и повышении квалификации своих сотрудников по логистике 83% респондента проявило свой интерес, и лишь 17% из них, у которых в штате отсутствуют специалисты по логистике, соответственно, не имеют интереса в обучении.



Самым важным в опросе стало формирование предложений по улучшению логистики в Узбекистане. В результате удалось выразить наиболее значимые по своей важности предложения, которые мы обобщили и представляем их в следующем порядке:

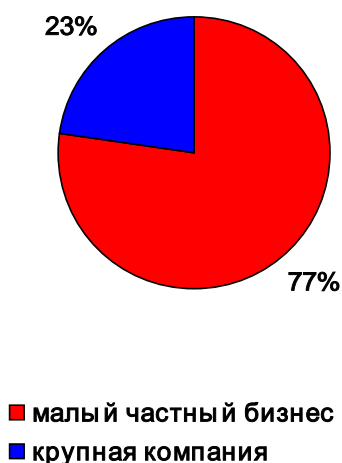
- максимальную поддержку (15%) получило предложение по развитию обучения и повышения квалификации персонала;
- по 12 % получили - совершенствование законодательной базы для транспортно-логистических компаний и создание современных складских комплексов и перевалочных терминалов;
- 11% - внедрение электронного документооборота и системы единого «окна»;
- по 9% получили поддержку предложения, связанные с информационными технологиями,
  - информационная поддержка о рынках сбыта о таможенном, налоговом законодательствах;
  - широкое применение информационных технологий при перевозках и транзите грузов;
  - применение информационных технологий в складских комплексах;
- немаловажным и востребованным стало предложение по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры (8%);
- 7% совершенствование транзитной инфраструктуры;
- 6% создание мультимодальных транспортно-логистических центров.



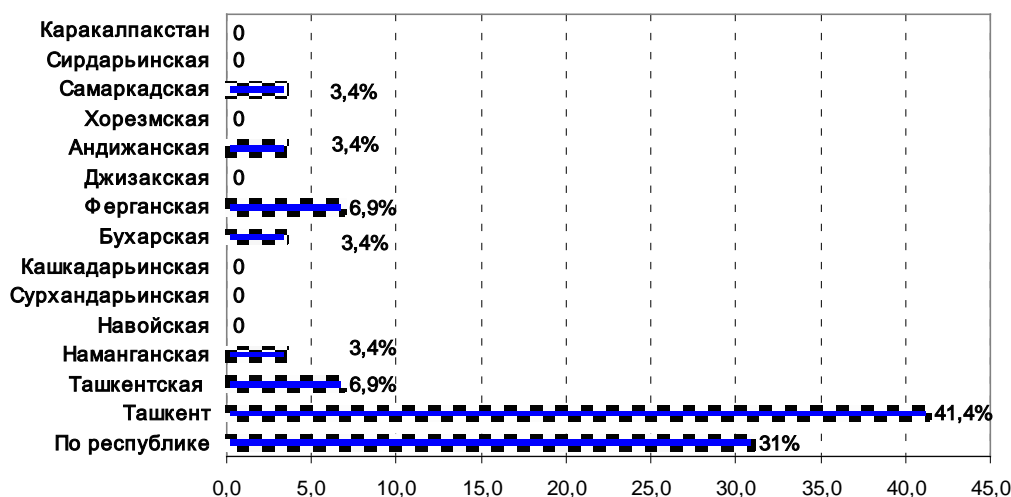
## II. Вторая категория – транспортные и транспортно-экспедиторские компании

Транспортным и транспортно-логистическим компаниям было предложено ответить на 13 вопросов.

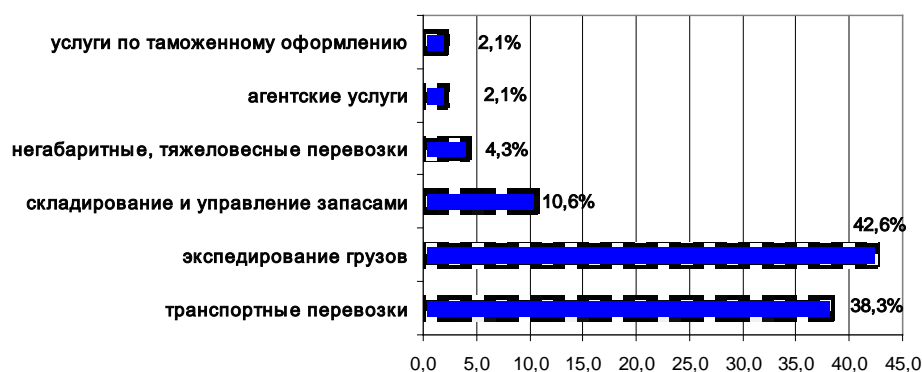
Среди транспортных и транспортно-логистических компаний, принявших участие в опросе, 77% представляли малый и частный бизнес, а 23% были представителями крупного бизнеса.



В территориальном разрезе 41% опрошенных компаний представляли г.Ташкент, а 31% компаний осуществляли свою деятельность во всех регионах республики, среди респондентов присутствовали компании активно работающие в Ферганской – 7%, в Наманганской, Андижанской, Бухарской и Самаркандской областях – по 3,4%.

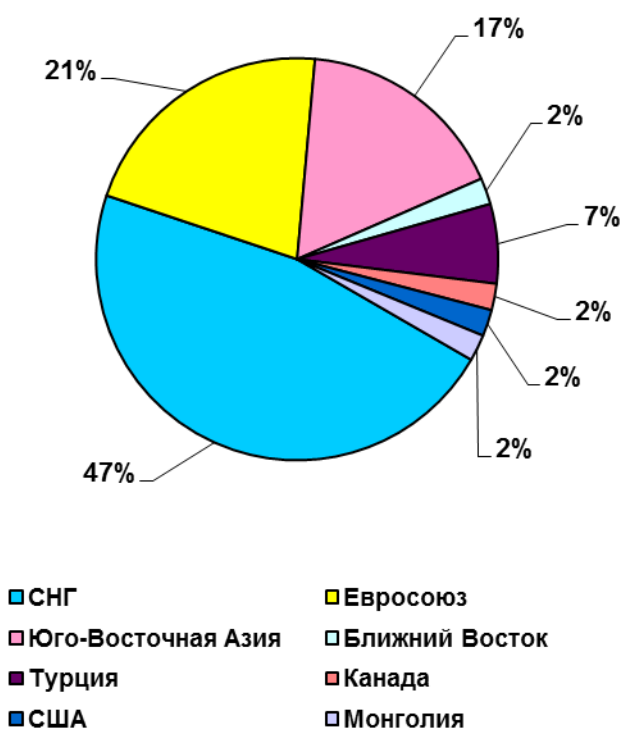


При этом 43% респондентов осуществляли экспедирование грузов, 38% - только транспортные перевозки, 11% - складирование и управление запасами, по 2% - оказывали агентские услуги и услуги по таможенному оформлению.



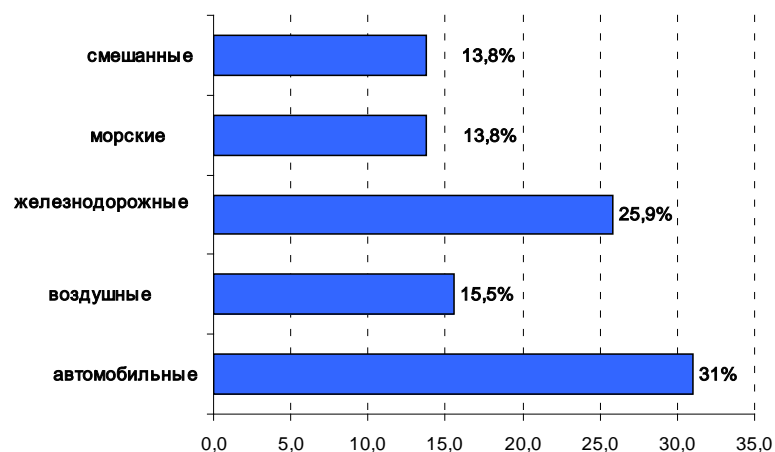
Также компании оказывают различные виды услуг, которые становятся востребованными на рынке логистики, в виде пилотных проектов.

На сегодняшний день грузоперевозки остаются наиважнейшим звеном в цепочке логистики, а доставка в срок являются одним из критериев совершенства транспортно-логистической системы. География грузоперевозок обширна. Так опрос показал, что 47% респондентов осуществляют грузоперевозки, в основном, в страны СНГ, в частности в РФ, в Казахстан, в Белоруссию и т.д., 21% респондентов осуществляют перевозки в страны Европейского Союза, 17% - в Китай и страны Юго-Восточной Азии, 7% - в Турцию.



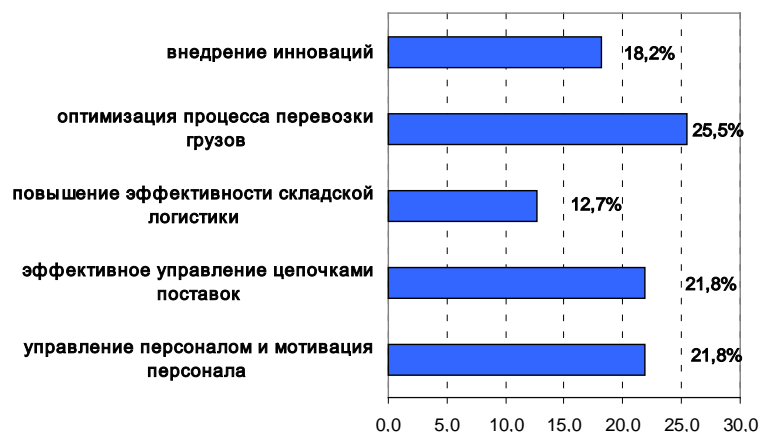
Среди других стран куда осуществлялись грузоперевозки, респондентами отмечены также страны Ближнего Востока, Монголия, США, Канада – по 2%.

При осуществлении грузоперевозок используются автомобильные - 31%, железнодорожные – 26%, воздушные – 16%, морские – 13% и смешанные – 14%.



100% респондентов не могли не согласиться и считают важным использование инновационных решений/технологий в логистике, и применение которых отражается на себестоимости продукции и является определяющим фактором в повышении конкурентоспособности товара.

Кроме этого, 25% респондентов высказались, что эффективность логистических процессов зависит от оптимизации процесса грузоперевозок, 18% от внедрения инноваций, по 22% - от эффективного управления цепочками поставок и управления и мотивации персонала, 13% - от повышения эффективности складской логистики. Все указанные способы можно считать едиными в цепочке поставок, и каждый способ в какой-то мере зависит друг от друга, поэтому полагаем, что респонденты по степени важности указали способы оптимизации процесса грузоперевозок.



Одновременно с этим, респондентов попросили выделить наиболее острые, требующие дальнейшего решения, проблемы, которые имеются в отрасли. В результате, с точки зрения осуществления грузоперевозок отдельными видами транспорта:

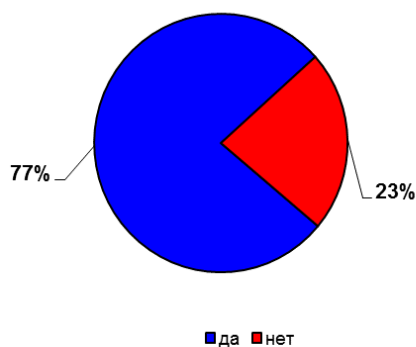
- 19% респондентов указали на высокую степень физического и морального износа подвижного состава. Конечно, этот вопрос напрямую связан с железнодорожными перевозками;
- также 15% респондентов указали на слабую развитость придорожной инфраструктуры, низкое качество автомобильных дорог;
- наряду с этим, такая же доля респондентов выделила потери от простоя в ожидании погрузки/выгрузки транспортного средства;

- длительные сроки оформления разрешительных документов и простои на таможенных пунктах получил отклик у 13% респондентов;
- почти 10% респондентов указали на отсутствие инфраструктуры для хранения автотранспортных средств и ожидание водителей на границе;
- недостаточное количество грузовых терминалов, а также их низкий технико-технологический уровень – этот пункт получил отклик у 8% респондентов.

Указанные вопросы, с которыми сталкиваются перевозчики в своей повседневной практике, имеют системный характер, и решение которых также требует комплексного и системного подхода.

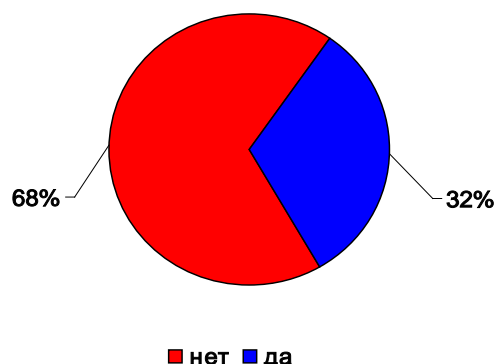


Такой немаловажный вопрос, как использование системы мониторинга транспорта и сопровождения грузовых перевозок получил положительный отклик у 77% респондентов, что говорит о повышенном спросе со стороны потребителей логистических услуг.



Задав предыдущий вопрос, мы убедились, что интерес применения информационных технологий логистами в своей работе очень актуален, соответственно решили задать подобный вопрос в отношении использования организацией программ для систематизации и автоматизации процесса оказания транспортно-экспедиторских услуг.

Но нас удивило, что почти 70% респондентов не используют такие программы. И это большое их упущение, так как относительно успешные программы намного повышают эффективность и производительность работы организации.



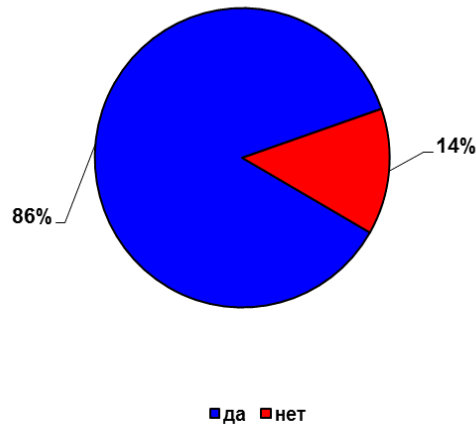
Но с другой стороны, мы пришли к выводу, что на рынке так много программных продуктов, многие из которых не адаптированы друг другу и их применение логистами зачастую затруднительно. А это приводит к дополнительным финансовым расходам. Поэтому целесообразна разработка отечественного программного продукта под нужды и требования отечественного потребителя либо адаптация существующих программных продуктов под наши требования.

Следующей задачей стало определение уровня кадрового потенциала организаций респондентов. С точки зрения самокритики, вопрос затруднителен, не каждый смог бы искренне ответить на этот вопрос, но тем не менее по 41% респондентов оценивают уровень кадрового потенциала как высокий и средний, лишь 18% респондентов считают, что уровень удовлетворительный.



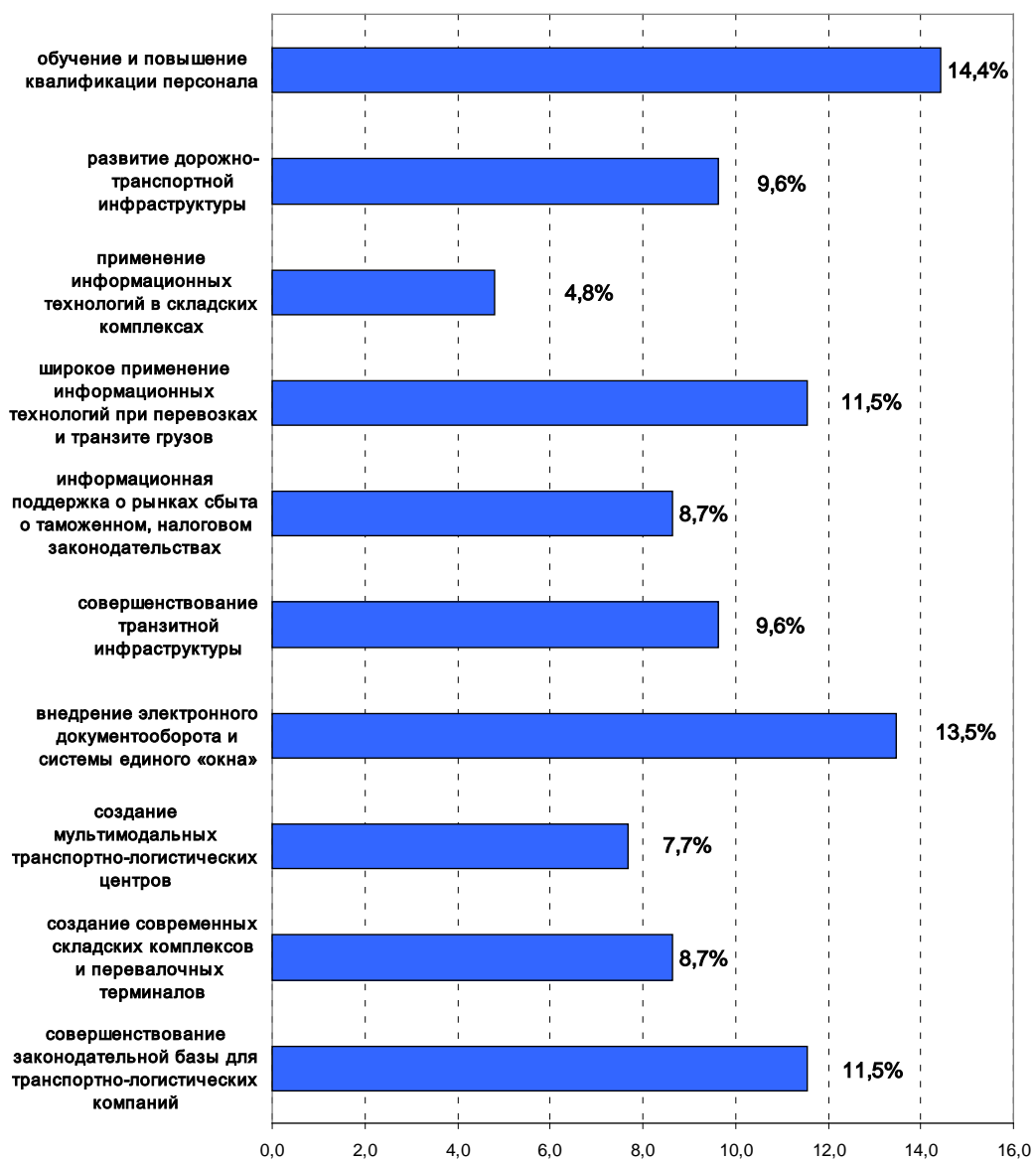
Учитывая высокий уровень кадрового потенциала респондентов, тем не менее, 88% респондентов заинтересованы в обучении и повышении квалификации своих сотрудников по логистике. И только 14% считают, что в этом нет необходимости.





В заключение респондентам - транспортно-логистическим компаниям – было предложено ответить на вопрос о том, что необходимо сделать для дальнейшего развития и совершенствования логистики. Результатом стало то, что:

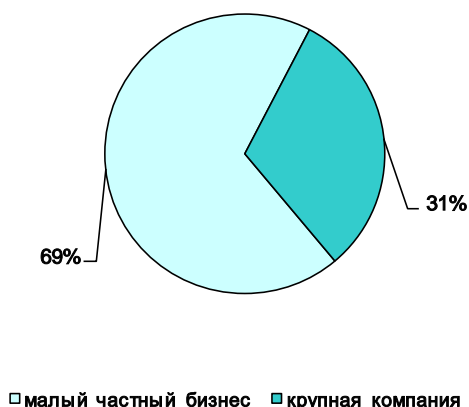
- более 14% за обучение и повышение квалификации персонала, наш вердикт - «кадры решают всё»;
- 13% респондентов за внедрение электронного документооборота и системы единого «окна»;
- по 11% получили отклик широкое применение информационных технологий при перевозках и транзите грузов и совершенствование законодательной базы для транспортно-логистических компаний;
- около 10% совершенствование транзитной инфраструктуры;
- около 10% развитие дорожно-транспортной инфраструктуры;
- около 9% - информационная поддержка о рынках сбыта о таможенном, налоговом законодательствах;
- 8% создание современных складских комплексов и перевалочных терминалов;
- 7% создание мультимодальных транспортно-логистических центров;
- около 5% применение информационных технологий в складских комплексах;



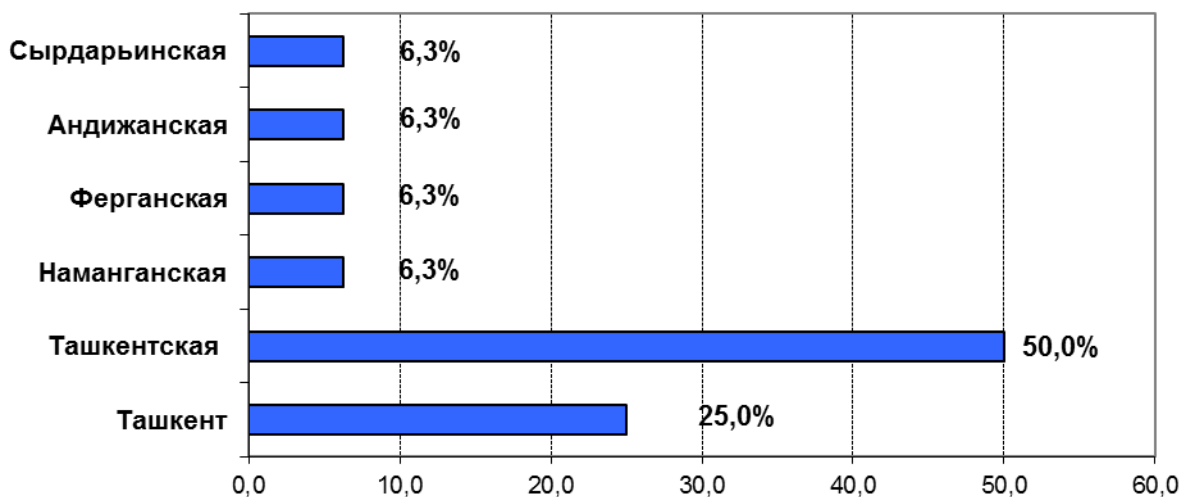
### III. Третья категория - операторы складских комплексов.

В рамках проекта был проведен опрос и операторов складских комплексов. В ходе опроса им было предложено ответить на 13 вопросов.

Участниками опроса стали 16 компаний, 69% из которых представляют малый и средний бизнес, а 31% являются крупными компаниями.



Из них наибольшее количество свою деятельность осуществляют в Ташкентской области (50,0%), далее следует г.Ташкент (25,0%), по 6,3% занимают Сырдарьинская, Андижанская, Ферганская и Наманганская области.



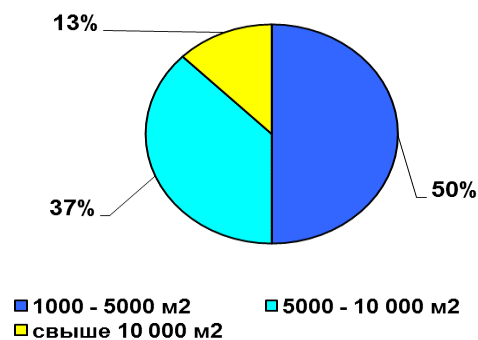
Из них 75% респондентов имеют собственные складские помещения, а 25% арендуют склады.



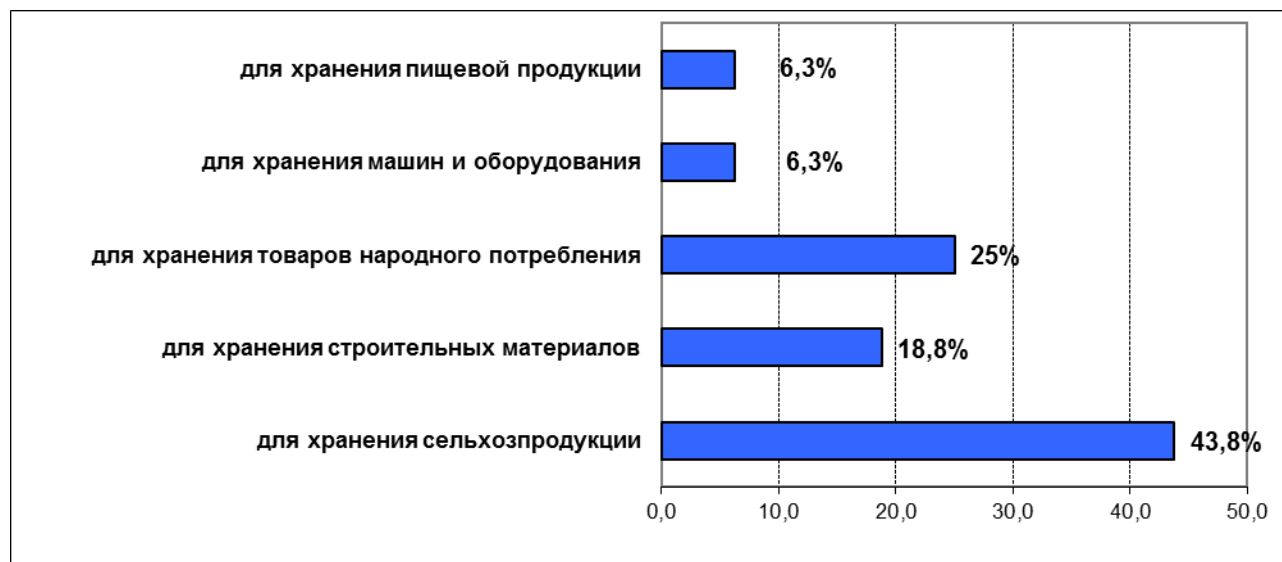
По виду складского комплекса у 50% респондентов крытые комплексы, у 31% - открытые и 19% имеют холодильные камеры.



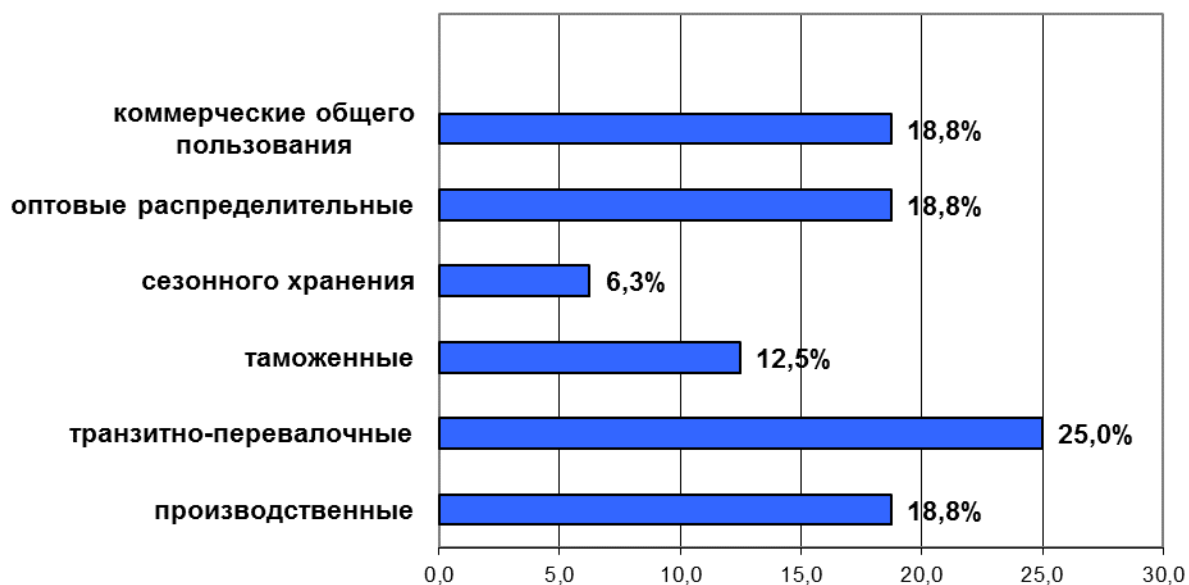
49% респондентов указали, что общая суммарная площадь их складов составляет от 1000 до 5000 м<sup>2</sup>, 38% - от 5000 до 10 000 м<sup>2</sup>, 13% - свыше 10 000 м<sup>2</sup>.



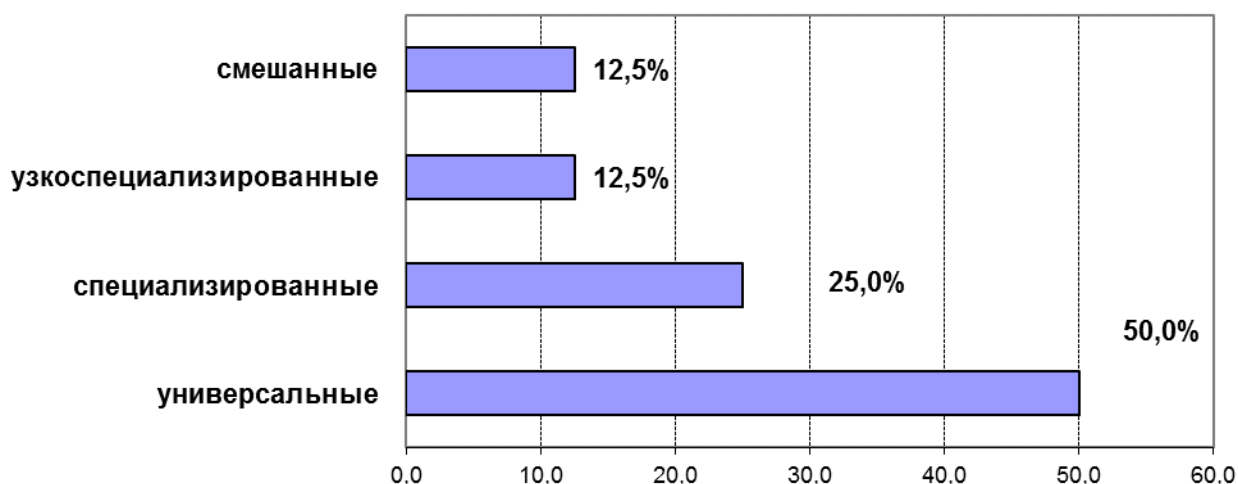
По виду хранимой продукции выяснилось, что у наибольшего числа респондентов складские комплексы предназначены для хранения сельхозпродукции (44%), у 25% предназначены для хранения товаров народного потребления, 19% - для хранения строительных материалов, по 6.3% - для хранения пищевой продукции, машин и оборудования.



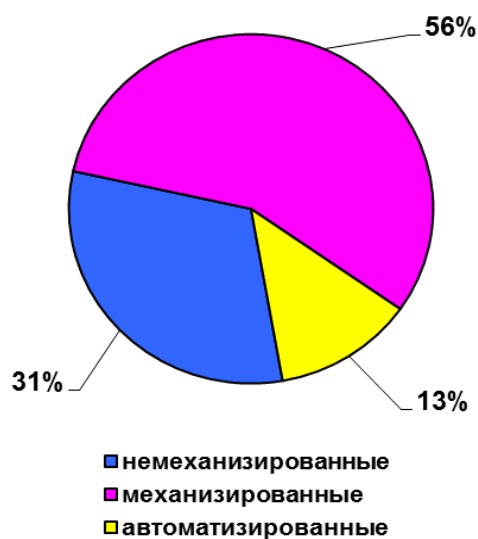
По содержанию выполняемых операций 25,0% заняли оптово-распределительные складские комплексы, по 19% - транзитно-перевалочные, коммерческого общего пользования и производственные, 12,5% - таможенные и 6,3% сезонного хранения.



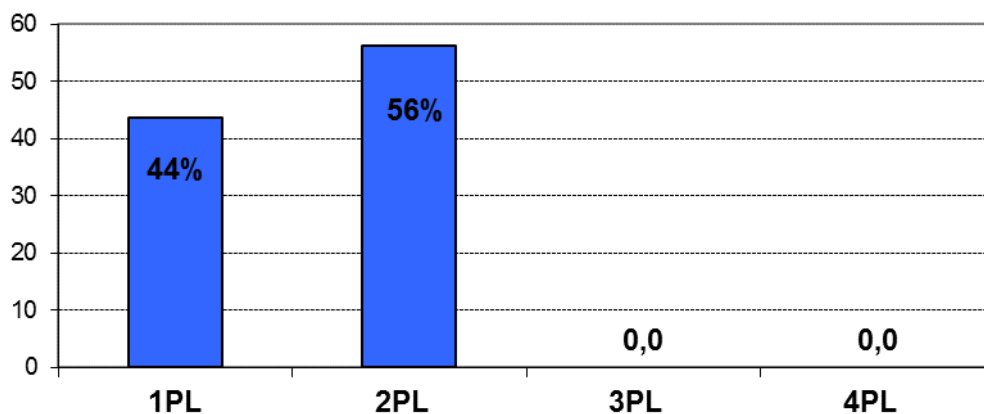
По степени специализации 50% респондентов указали на универсальность складских комплексов, означающее возможность принимать различные типы товаров, 25% - специализированные, т.е. работающие только под конкретный вид продукции, а по 12,5% - смешанные и узкоспециализированные.



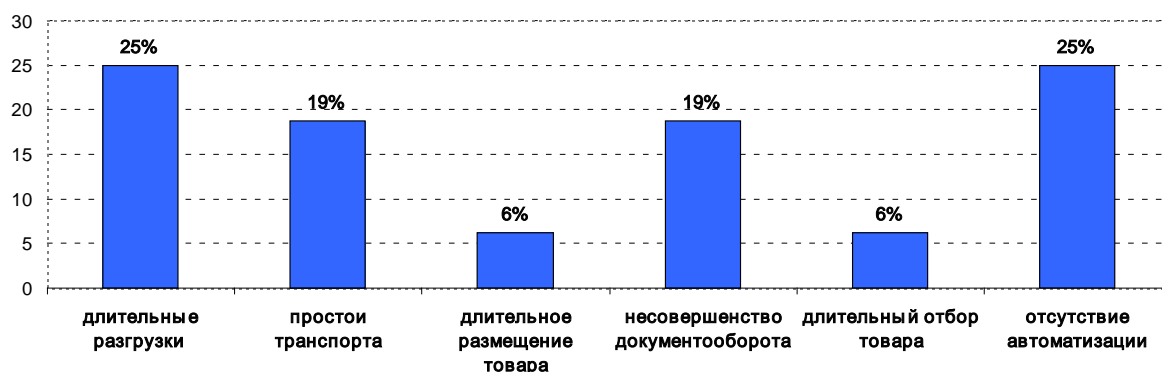
Особо ставился вопрос по степени автоматизации складского комплекса. Этот вопрос был очень важным, и в результате выяснилось, что 56% из опрошенных указали на то, что их склады механизированные, а 31% - немеханизированные, т.е. здесь используется в достаточной мере ручной труд. И лишь небольшое количество складов автоматизировано – 13%. Следует отметить, что неизвестно отвечает ли уровень автоматизации общепринятым стандартам автоматизации складских комплексов.



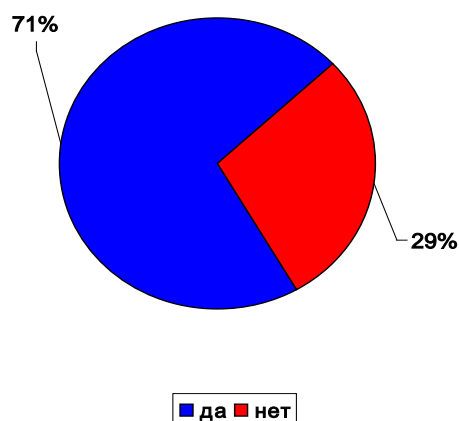
Принимая во внимание, что на сегодняшний день принято 4 вида провайдеров логистики, интересно было узнать, как сами операторы позиционируют себя на рынке логистики. Как видно из диаграммы, результат 56% респондентов позиционирует себя как 2PL, а 44% - как 1PL. В тоже время 3PL и 4PL операторы отсутствуют, это говорит о большом потенциале роста этого рынка, т.к. на рынке будет появляться потребность в предоставлении более совершенных услуг.



При опросе также учли проблемные вопросы, с которыми сталкиваются при выполнении складских операций. По 25% респондентов указали на длительность процессов разгрузки и отсутствие автоматизации, по 19% - на общие простои транспорта и несовершенство документооборота, по 6% - на длительное размещение и длительный отбор товара.

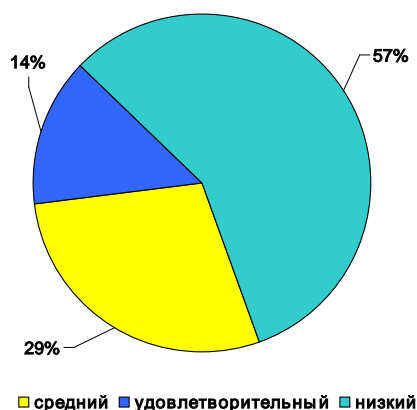


Говоря с респондентами о перспективах дальнейшего расширения складского хозяйства, 71% из них заинтересованы в этом, у 29% нет заинтересованности.

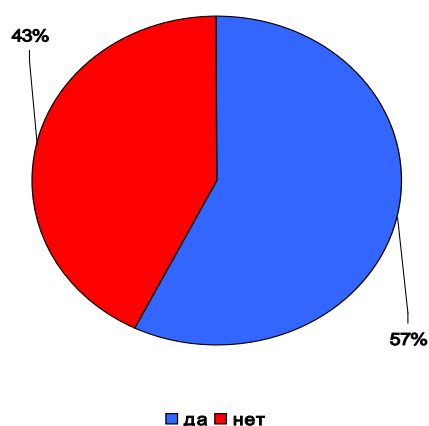


Исходя из того, что уровень автоматизации уже несколько раз отмечался респондентами в опросе, он выведен в отдельную позицию. В итоге, 57%

опрошенных респондентов указали на низкий уровень автоматизации, 29% оценили как удовлетворительный и 14% как средний.



Кроме этого, опрос показал, что 57% респондентов имеют в своём штате специалистов по логистике, 43% респондентов не имеют таких специалистов.



При этом, 100% респондентов хотели бы, чтобы сотрудники организации проходили обучение по логистике.

Касательно выработки предложений по развитию услуг складирования, на основе предварительной беседы, были сформулированы несколько основных предложений, и респонденты представили в опросе свои ответы по степени важности.

В результате 25% поддержало предложение о необходимости обучения и повышения квалификации персонала; 19% - совершенствование законодательной базы для складских операторов, динамично развивающийся рынок складских услуг требует пересмотра и совершенствования законодательной базы; как показало исследование, рынок таких услуг несовершенен, требуются большие инвестиции, привлечение зарубежного опыта, эти начинания невозможны без совершенствования законодательной базы; по 13% - применение информационных технологий в складских комплексах и применению информационных технологий при перевозках и транзите грузов; по 6% получили поддержку предложения по внедрению электронного документооборота и системы единого «окна», по созданию современных складских комплексов и перевалочных терминалов, по созданию



мультимодальных транспортно-логистических центров, по совершенствованию транзитной инфраструктуры и по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры.



## ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Таким образом, принимая за основу результаты проведенного опроса для реализации потенциала транспортно-логистической системы Узбекистана, существенного повышения ее эффективности и создания безопасной цепочки поставок товаров и продукции полагаем необходимым выделить рекомендации по осуществлению совместных мер в транспортно-логистическом секторе в следующих направлениях:

- обучение и повышение квалификации сотрудников, разработка и практическая реализация новой политики в сфере обучения, включающая разнообразные формы обучения и учебные программы, а также инвестирование в специализированные целевые программы подготовки кадров, что позволит повысить уровень профессионализма и компетентность сотрудников.

- совершенствование законодательной базы для участников рынка логистики в целях привлечения инвестиций, создания совместных предприятий, которые будут способствовать привнесению зарубежного опыта, передовых технологий в республику;
- разработка государственной стратегии по формированию оптимальной транспортной, транзитной и дорожно-транспортной инфраструктуры, создание мультимодальных транспортных коридоров, сети терминалов и международных транспортно-логистических центров и современных складских комплексов, обеспечивающих технологическое взаимодействие между всеми видами транспорта в процессе организации и осуществления перевозок.
- широкое внедрение информационных технологий в логистике: в деятельности транспортных, экспедиторских компаний при перевозках и транзите грузов, складских операторов и комплексов, внедрение электронного документооборота и системы единого «окна» и по созданию глобальной системы информационного обеспечения транспортных средств.
- оптимизация деятельности транспортных, логистических компаний, операторов складских комплексов, в целях повышения уровня предоставляемых услуг, развития конкурентной среды.
- совершенствование таможенного администрирования и ускорение проведения таможенных процедур.
- упрощение документооборота при организации внутренних и международных перевозок грузов.