*Пресс-релиз, 20 февраля 2024 года*

**Цифровизацию грузоперевозок предложили привести к единому стандарту информационного взаимодействия**

**Ассоциация "Национальные системы управления" (АНСУ) предлагает разработать единые стандарты цифровизации рынка грузоперевозок. К выводу о необходимости подобной меры эксперты пришли после проведения комплексного исследования логистического рынка России, результаты которого можно назвать катастрофическими.**

С сентября 2023 года по январь 2024-го АНСУ опросила около 540 компаний, занятых в сфере логистики. И пришла к неутешительным результатам - 70% грузоотправителей и грузоперевозчиков используют устаревшие методы учета логистики, такие как Excel-таблицы или простейшие CRM-системы, а общаются друг с другом через мессенджеры и электронную почту. Кроме того, 57% грузоперевозчиков не готовы делиться информацией с государством, а 40% не знают о планах по обязательному внедрению электронной системы ГИС ЭПД.

**Контролируется лишь треть рынка грузоперевозок**

На сегодняшний день в России около 45 тысяч организаций, предоставляют услуги грузоперевозок, около 90% из них являются малыми и микропредприятиями. При этом, по данным ФНС, контролируется только 30% рынка грузоперевозок. Последние несколько лет государством ведется работа по переводу грузоперевозок на электронный документооборот, который должен "обелить" рынок. С осени 2022 года запущена система ГИС ЭПД, участие в которой осуществляется на добровольной основе. Однако существенных результатов такой подход пока не принес.

Основными причинами текущего положения дел в Ассоциации назвали отсутствие понятных и простых правил цифровизации и регламента взаимодействия участников рынка. А также объективное отставание отечественного программного обеспечения от задач современной логистики. Если не брать в расчет ПО крупных грузовых операторов, которое создано специалистами этих компаний и используется только внутри самих компаний, то на отечественном рынке крайне узкий выбор качественного программного обеспечения. Грузоотправителям и грузоперевозчикам приходится пользоваться тем, что есть, и зачастую цифровые продукты оказываются несовместимы. Поэтому компании вынуждены содержать дополнительный штат специалистов по работе с несколькими видами ПО.

**Устаревшие методы увеличивают издержки**

Кроме того, несмотря на уход иностранных компаний с рынка логистики и политику импортозамещения, примерно 7% грузоотправителей, то есть производственных предприятий и заводов, до сих пор используют иностранное логистическое программное обеспечение, что несет существенные риски с точки зрения безопасности данных.

Также нельзя не сказать об имеющемся на рынке большом числе компаний-посредников между грузоотправителями и перевозчиками. По результатам опроса, 54% производственных предприятий предпочитают отдавать транспортные перевозки на аутсорс, чтобы не работать с большим числом перевозчиков и не заниматься поиском грузовых машин. Такой подход несет определенные риски, связанные с ответственностью посредников и прозрачностью взаимодействия.

В целом, подводя итоги, можно сказать, что на отечественном рынке грузоперевозок сложилась ситуация, которая была в такси 20 лет назад. Большое число заказчиков и исполнителей, отношения между которыми складываются стихийно и в большинстве случаев по старинке на бумаге, что несет отсутствие контроля над основной частью рынка. Возникающие издержки всех участников логистической цепочки прямым образом влияют на рост стоимости перевозок и стоимость конечного продукта для потребителей.

**Единые стандарты – государственная задача**

Сегодня цифровизация является жизненно необходимой для успешного экономического развития транспортно-логистической отрасли, роста объема производства и объема перевозок. И задача государства – обеспечить эффективный и безболезненный переход к ней.

Основываясь на результатах исследования, эксперты АНСУ пришли к выводу, что нужно разработать единые стандарты, которым будут соответствовать цифровые продукты в сфере логистики. Стандарты, которые позволят свободно интегрировать программное обеспечение всех участников рынка как между собой, так и с государственными системами. Простота, прозрачность и доступность единых для участников рынка цифровых продуктов позволит вывести сферу грузоперевозок из тени, оптимизировать производственные процессы, сократить издержки.

По мнению экспертов АНСУ, сегодня на рынке есть несколько логистических продуктов, которые наиболее отвечают требованиям рынка и цифровизации. Сервис “Умная логистика”, несмотря на его проблемы интеграции с другими продуктами. Программное решение компании “Облачная логистика”, однако в нем есть сложности в вопросах доработки под заказчика из-за использования не современных технологий. И продукт “Яндекс.Магистрали”, который в последнее время приобретает популярность у компаний, но имеет недостатки, связанные с частым обновлением. При имеющихся недостатках вышеупомянутые сервисы позволяют участникам логистической цепочки контролировать все этапы перевозок, а также быть совместимыми с большинством других цифровых систем.

Используя имеющийся опыт, АНСУ планирует направить в органы государственной власти обращение с рекомендациями о разработке соответствующих стандартов и поддержке отечественных разработчиков программного обеспечения. А также в Ассоциации планируют проведение встреч представителей логистической отрасли с целью стимулирования цифровизации сферы грузоперевозок.