*Пресс-релиз о результатах исследования,*

*01 февраля 2024 года*

**Цифровизация грузоперевозок буксует**

Сегодня существенная часть отечественного рынка грузоперевозок работает в серой зоне. Мы видим порядка десяти крупных игроков, которые уже встали на цифровые рельсы и заняли свою нишу. Но помимо них на рынке действуют более сорока тысяч средних и мелких перевозчиков, которые работают в лучшем случае на самых простых программах, а то и по старинке на бумажных носителях. **Ассоциация «Национальные системы управления» в рамках оценки цифровизации промышленного комплекса России в январе 2024 года опросила 120 компаний-грузоперевозчиков, за исключением лидеров рынка, на предмет применения ими цифровых систем. Как показали результаты, компании или составляют excel-таблицы, или одновременно пользуются множеством цифровых программных решений. И в большинстве случаев не своих.**

Так, примерно 70% опрошенных компаний-грузоперевозчиков в настоящий момент ведут учет деятельности в excel-таблицах, а взаимосвязь с грузоотправителями осуществляют с помощью электронной почты и мессенджеров. Многие руководители ошибочно думают, что данный подход позволяет сэкономить деньги организации. Однако это осложняет их финансовое положение и останавливает рост. Так же вся их база находится в открытом доступе и может быть использована сотрудниками компании в своих личных интересах.

Из числа опрошенных на приобретенном программном обеспечении работают 25% компаний и 5% на разработанном самостоятельно. Стоит отметить, что весомая часть из этих программ не нова и не отвечает современным требованиям. Стоимость эксплуатации такого ПО низкая и позволяет сэкономить, но несет определенные риски. К примеру, в виде ограничения гибкости и масштабируемости системы, совместимости и интеграции с другими продуктами, уязвимостью перед багами и проблемами с безопасностью.

Использование такого ПО за последние годы развило серьезную системную проблему. Из-за невозможности перевозчиков интегрироваться с программным обеспечением и базами данных грузоотправителей, компании-перевозчики вынуждены дополнительно работать на программном обеспечении заказчика перевозки. Таких “дополнительных” программ у перевозчика, как показал опрос, может быть не один десяток. Создаются целые отделы, занимающиеся работой с клиентским программным обеспечением. Растут финансовые затраты на обучение и содержание персонала. В нескольких компаниях нам сказали, что для работы с программами грузоотправителей привлечены от 15 до 20 дополнительных сотрудников.

Таких компаний-перевозчиков больше половины из 120 опрошенных. Если ситуация продолжит развиваться в этом направлении, то станет критической для отрасли. Грузоперевозчики тратят значительное количество времени и ресурсов на адаптацию к разнородным системам заказчиков.  Это значительно влияет на конечную стоимость перевозок, ухудшает конкурентоспособность компаний, увеличивает издержки всех сторон цепочки, а также увеличивает итоговую стоимость товаров для граждан.

**Интеграция с государством**

С сентября 2022 года для грузоперевозчиков запущена система электронного документооборота - Государственная информационная система электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД). Возможность грузоперевозчиков взаимодействовать с ГИС ЭПД позволяет значительно ускорить процесс оформления и обмена документами, сократить время и расходы на бумажную работу, упростить взаимодействие с контрагентами, контролирующими органами как для компании, так и для водителей.

Однако сегодня это практически неосуществимо для подавляющего числа компаний-грузоперевозчиков. Среди причин, как мы уже отметили, это работа без специализированных программ, использование устаревшего ПО. А также одновременная работа на множестве чужих логистических программ.

Кроме того, 43 % опрошенных компаний ответили, что ничего не знают о планах об обязательном внедрении ГИС ЭПД для грузоперевозчиков. А 57% респондентов и вовсе не готовы делиться информацией о перевозках с государством. По их мнению, важная коммерческая информация может попасть к конкурентам, работа с системой потребует дополнительных затрат, возрастет нежелательное внимание со стороны контролирующих органов.

Каким бы ни было мнение грузоперевозчиков, но придет время, когда взаимодействие с ГИС ЭПД станет обязательным. И задуматься над вопросом реализации этого требования нужно уже сегодня.

**Проанализировав текущую цифровизацию деятельности грузоперевозчиков, Ассоциация «Национальные системы управления» рекомендует компаниям, занимающимся грузоперевозками, рассмотреть вопрос о переходе на цифровую модель ведения деятельности.**

**Ранее в планах Минтранса России отмечалось, что с конца 2024 года требование о передаче информации в ГИС ЭПД будет обязательным. А тем перевозчикам, которые уже работают с помощью цифровых программ, рекомендуется провести экспресс-анализ применяемого ПО. Нужно ответить для себя на несколько важных вопросов: отечественный или зарубежный это продукт, отвечает ли он нужной вам функциональности и совместим ли с программным обеспечением операторов ГИС ЭПД?**

**И если по одному из параметров ответ будет отрицательным, то рекомендуем задуматься над сменой вашего программного обеспечения на более современное, эффективное решение. Это могут быть отечественные цифровые облачные платформы. На рынке сегодня уже действует ряд российских разработок, отвечающих грядущим требованиям к цифровизации отрасли перевозок.**

Цифровизация грузоперевозок в России является стратегической задачей в развитии транспортно-логистической отрасли страны. За внедрением цифровых технологий стоит повышение конкурентоспособности отечественных компаний, автоматизация процессов, снижение затрат, а также повышение прозрачности в сфере грузоперевозок. Переход на цифровые технологии является необходимым условием для успешного развития транспортной отрасли России в будущем.