

ДИДЖИТАЛИЗАЦИЯ В ТРАНСПОРТНОМ БИЗНЕСЕ

ОТРАСЛЕВОЙ КОНТРОЛЬ



ПАРТНЁР ИССЛЕДОВАНИЯ

Deloitte.

 corporate management system
enterprise

ВЫЙТИ ИЗ «ОБЫЧНОГО»

Переход в цифровую эру, где в основе бизнес-процессов находится трансформация данных и применение цифровых технологий для повышения качества сервисов и продуктов, уже сегодня сравнивают с изобретением парового двигателя и началом нового уклада в мировой экономике. Отсидеться в стороне не получится: в ближайшие пять-десять лет объем данных в мире увеличится в несколько раз и охватит более 95% населения. Проще говоря, мы все либо уже подключены к единой глобальной сети либо сделаем это в ближайшем будущем. То же самое касается и всего, чем мы управляем – от одного вагона или контейнера, и заканчивая логистическими цепочками компаний и целых отраслей.

Как не потеряться в этом море новой информации, терминов, технических решений и превратить цифровые технологии в источник добавленной стоимости для бизнеса – ответы на эти вопросы вы найдете на страницах четвертого издания нашего «Отраслевого контроля». Мы постарались сделать его максимально прикладным: в первых разделах сосредоточились на мотивации и условиях внедрения успешных диджитал-решений, проанализировали возможности и риски. А во второй части сделали акцент на конкретных прикладных решениях: от уберизации и дронов и заканчивая искусственным интеллектом и Big Data. Каждый сможет найти «свое» решение и сравнить его с практикой ведущих компаний транспортной отрасли.

Хорошая новость: абсолютное большинство наших респондентов видят в новой «матрице экономики» в первую очередь возможности стать сильнее, а не риски потерь от кибератак и других технологических угроз. Многие компании уже перешли от виртуальных размышлений к реальным проектам: мобильные приложения, сбор и обработка данных, автоматизация и оптимизация бизнес-процессов, искусственный интеллект – это то, с чем уже работают и зарабатывают компании-лидеры. Они создают долгосрочные конкурентные преимущества для своего бизнеса, а значит и экономики страны в целом. Украина сегодня обладает одной из самых развитых IT-индустрий в мире. Мы не можем не использовать эту возможность для повышения производительности работы и других отраслей. Транспорт и инфраструктура – отличный полигон для «разгона» конкурентных преимуществ через новые технологии. В этой парадигме всерьез задуматься о каком-нибудь «гиперлупе» или о чем-то еще, способном вывести вашу компанию за рамки business as usual, может оказаться не менее полезным, чем внедрить ее в реальной жизни.

Сергей Вовк

Директор Центра транспортных стратегий

ЦИФРОВЫЕ ПАРАДОКСЫ

Пришло время нашему «Отраслевому контролю» заняться диджитализацией инфраструктуры. Это исследование доказывает, что путь цифровой трансформации полон противоречий и не будет простым. Для иллюстрации сузим это обширное понятие до одного из базовых бизнес-процессов: электронного документооборота (ЭДО).

Базовый цифровой парадокс связан с нашим мировоззрением. Несмотря на наступление эпохи технологий, задача обеспечения подлинности, сохранности и оборачиваемости юридически значимых документов надлежащим образом не решена. Как в Украине, так и глобально. Человечество пользуется GPS, запускает дронов, возвращает ракеты из космоса. Но при этом мы все ещё осуществляем деловой документооборот «по старинке»: на основании доверия к обычной бумаге. Еще один парадокс – регуляторный. Нас нередко спрашивают, будет ли законным подписать договор или оформить первичный документ в электронном виде. А ведь нормативная база для миграции документов в цифру существует еще с 2003 года, когда были приняты законы об ЭДО и ЕЦП.

Как правило, фактические общественные отношения и потребности бизнеса возникают раньше, чем законы. Те же дроны или сигвеи с гироскутерами стали обыденностью, но правила движения для них еще только создаются. В случае с ЭДО сложилась обратная ситуация, когда закон существенно опередил бизнес-потребность, которая все ещё находится на стадии формирования. Спрос на «цифру» в нашей инфраструктуре отложен настолько, что при наличии продвинутых законов он до сих пор позволяет выживать реликтовой «подзаконке».

Например, если аграрии или портовые операторы берутся за оцифровку ТТН, всевозможных путевых листов и нарядов, то сталкиваются с уставом автомобильного транспорта УССР 1969 года (действующим!). И даже относительно новые приказы МИУ не позволяют в полной мере использовать в отрасли международные стандарты обмена данными (например, EDIFACT). В это же время глобальные портовики уже решают задачу синхронизации B2B данных с помощью блокчейна. Еще один парадокс связан с позицией государства. Оно безвозвратно перешло на ЭДО с бизнесом в налоговой и в таможенной сферах. Например, после коллапса с вирусом ретуа в 2017 году оказалось, что закон не предусматривает возможности для плательщиков подать отчетность в бумажном виде даже в случае форс-мажора. Чтобы решить проблему, Верховной Раде пришлось принимать специальный закон. И даже после этого не изменился безальтернативный курс на взаимодействие с налогоплательщиками только в электронной форме. Но несмотря на цифровую продвинутость государства в собственной, публичной сфере, бизнес обоснованно сомневается, что оно аналогичным образом прочитает и признает цифровые B2B операции на налоговых проверках.

И напоследок, мы не должны забывать, что цифровой прогресс не является безусловным благом, он приносит риски нового свойства: кибер-риски. А ведь мы говорим о бесперебойной работе транспорта, сохранности грузов и безопасности пассажиров. Но бояться нет времени, просто цифровая повестка дня диктует новые задачи, а «белые хакеры» уже не киногерои, а наши коллеги по офису. Мы в «Делойт» на этом исследовании не остановимся и планируем играть активную роль в борьбе с мировоззренческими, регуляторными и прочими парадоксами на пути к цифровой инфраструктуре.

Дмитрий Павленко

*директор налоговой-юридического департамента «Делойт»,
руководитель отраслевой группы «Инфраструктура»*

ОПИСАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ _____ 5

ДИДЖИТАЛИЗАЦИЯ:

МОДНЫЙ ТРЕНД ИЛИ

ПОТРЕБНОСТЬ БИЗНЕСА _____ 7

Работаем на «троечку» _____ 7

Экономия средств –
двигатель прогресса _____ 8

Меньше коррупции... _____ 11

...больше автоматизации _____ 11

КЛИМАТ ДЛЯ ИЗМЕНЕНИЙ _____ 12

Сначала «в цифру» документы... _____ 12

...а затем и бизнес-процессы _____ 12

Решения «форматируют» рынок _____ 15

Цена – вопрос третий _____ 15

Продажи – во главе угла _____ 16

КОНКУРЕНЦИЯ «В ЦИФРЕ» _____ 19

Прямая взаимосвязь... _____ 19

...и вопрос выживания

бизнеса в будущем _____ 19

ИНСТРУМЕНТЫ И НАПРАВЛЕНИЯ _____ 20

Три полюса диджитализации _____ 20

Цена вопроса _____ 20

Меньше бумаги, больше «цифры» _____ 23

Вкалывают роботы. Или человек? _____ 23

IT на бизнес-горизонте _____ 24

Свой сервер ближе облака _____ 24

Кастомизация доминирует _____ 24

КИБЕРУГРОЗЫ И БИЗНЕС _____ 27

Рискуем на «четверку»... _____ 27

... и платим меньше 1% доходов _____ 27

Временная проблема, и не больше? _____ 28

РЕШЕНИЯ VS РЕАЛЬНОСТЬ _____ 31

Грузы в складчину _____ 31

Доверие в меньшинстве _____ 31

Макеты для работы _____ 31

Партнерство ради скорости _____ 32

Мозг машине не доверим... _____ 32

... и руль пока тоже _____ 32

Больше данных для бизнеса _____ 35

2-3 года для внедрения _____ 35

ОПИСАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Диджитализация в транспортном бизнесе – четвертое исследование в рамках проекта «Отраслевой контроль»

Центр транспортных стратегий совместно с компанией Deloitte проводят исследование мнений компаний-лидеров транспортной отрасли с 2015 года в рамках общего проекта «Отраслевой контроль». Основная цель - поддержка структурных изменений в транспортной отрасли и консолидация экспертных мнений компаний-лидеров бизнеса в Украине по наиболее важным и актуальным вопросам реформирования транспортного сектора. Предметом исследования «Отраслевого контроля» в 2019 году стала диджитализация транспортного бизнеса.

Респондентами, как и в прошлые годы, стали портовые, ж/д операторы и грузоотправители, однако в 2019 году мы расширили круг участников и опросили также экспедиторские, агентские и складские компании, работающие в B2B сегменте. Охваченные данным опросом компании суммарно контролируют более 90% грузопотока Украины.

Задачи, которые мы ставили перед собой, начиная данное исследование, - определить уровень внедрения цифровых технологий в транспортной отрасли, выявить препятствия, стоящие на пути их широкого распространения, а также оценить ближайшие перспективы применения электронного документооборота, веб-платформ, искусственного интеллекта, больших данных в сфере транспорта и инфраструктуры.

Надеемся, что полученные и систематизированные нами результаты будут полезны как для общего понимания ситуации в сфере диджитализации транспорта в Украине, так и для наработки практических решений для развития бизнеса.

54%
 респондентов
 оценивают уровень
 диджитализации
 собственного бизнеса
 на 3 балла из 5



1А



1Б



1В



1Г

1
 ОЦЕНКА УРОВНЯ
 ДИДЖИТАЛИЗАЦИИ
 БИЗНЕСА (ОТ 1 ДО 5)

- 54% - 3
- 18% - 4
- 14% - 1
- 14% - 2
- 0% - 5

1А
 ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ

- 50% - 3
- 30% - 4
- 20% - 2
- 0% - 1
- 0% - 5

1Б
 Ж/Д ОПЕРАТОРЫ

- 40% - 1
- 40% - 2
- 20% - 3
- 0% - 4
- 0% - 5

1В
 ПОРТОВЫЕ ОПЕРАТОРЫ

- 70% - 3
- 20% - 1
- 10% - 4
- 0% - 2
- 0% - 5

1Г
 СКЛАДСКОЙ СЕКТОР

- 67% - 3
- 33% - 4
- 0% - 1
- 0% - 2
- 0% - 5

ДИДЖИТАЛИЗАЦИЯ: МОДНЫЙ ТРЕНД ИЛИ ПОТРЕБНОСТЬ БИЗНЕСА

Работаем на «троечку»

Начать исследование мы решили с базового вопроса по пятибалльной шкале: как сами участники рынка оценивают степень диджитализации своего бизнеса. В целом «температура по палате» средняя: по шкале от 1 до 5 баллов большинство выбрало «3». Любопытно, что самые низкие оценки поставили представители ж/д сектора. Более чем 40% опрошенных компаний этой отрасли признали, что используют в работе лишь точечные решения и программное обеспечение для автоматизации отдельных процессов. Никто из респондентов не поставил уровню внедрения цифровых технологий в рабочие процессы наивысший балл (что предусматривает полную автоматизацию бизнес-процессов с использованием инструментов класса Enterprise Resource Planning или аналогичных, использование всех передовых трендов - аналитики больших данных, искусственного интеллекта, Industry 4.0, программных и аппаратных роботов).

Экономия средств – двигатель прогресса

Главным фактором, который мотивирует предприятия отрасли внедрять современные технологии, является оптимизация расходов и снижение рисков неэффективного либо чрезмерного расходования средств. 82% респондентов поставили этот вопрос во главу угла. Следующим фактором оказалось повышение качества и скорости услуг – так считают 61% опрошенных. Примерно половина участников исследования сочли важными такие аспекты, как уменьшение влияния человеческого фактора и возможность принятия осознанных решений. Наиболее мотивированы первыми тремя пунктами (все с результатом 100%) оказались представители складского сектора, а наибольшую вариативность ответов мы получили от портовиков.

2

ОСНОВНЫЕ МОТИВАТОРЫ ДЛЯ ВНЕДРЕНИЯ ЦИФРОВЫХ РЕШЕНИЙ

- 82% – оптимизация расходов, снижение рисков неэффективного или чрезмерного расходования средств
- 61% – повышение качества и скорости предоставления услуг
- 54% – уменьшение человеческого фактора в бизнес-процессах
- 43% – возможность принятия осознанных решений
- 4% – другое

2А

ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ

- 90% – оптимизация расходов, снижение рисков неэффективного или чрезмерного расходования средств
- 60% – повышение качества и скорости предоставления услуг
- 50% – уменьшение человеческого фактора в бизнес-процессах
- 50% – возможность принятия осознанных решений
- 0% – другое

2Б

Ж/Д ОПЕРАТОРЫ

- 60% – оптимизация расходов, снижение рисков неэффективного или чрезмерного расходования средств
- 40% – возможность принятия осознанных решений
- 20% – повышение качества и скорости предоставления услуг
- 20% – уменьшение человеческого фактора в бизнес-процессах
- 0% – другое

2В

ПОРТОВЫЕ ОПЕРАТОРЫ

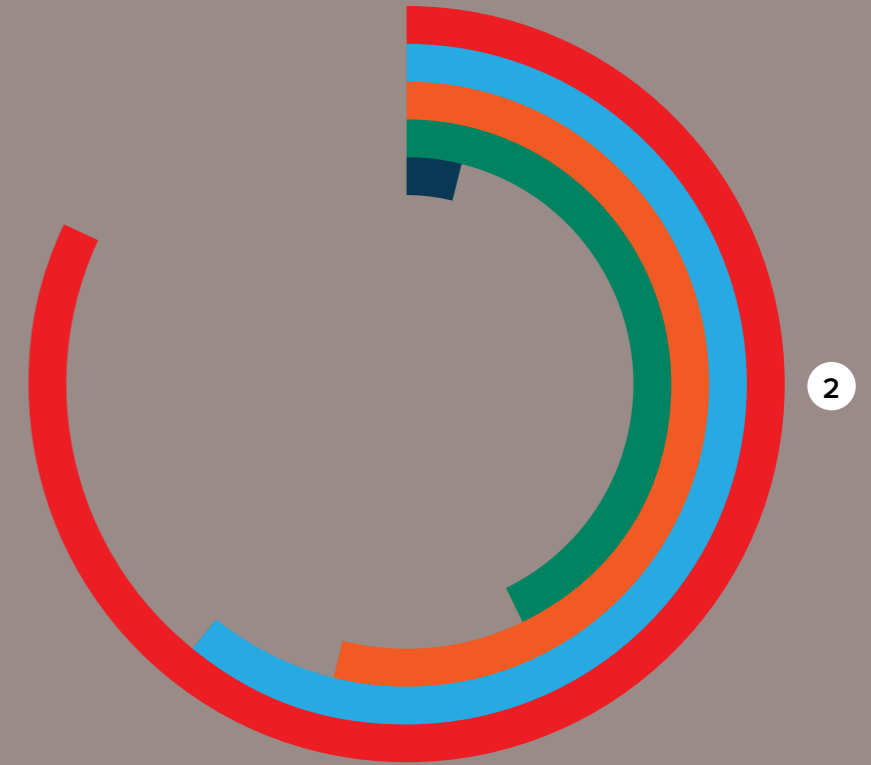
- 80% – оптимизация расходов, снижение рисков неэффективного или чрезмерного расходования средств
- 70% – повышение качества и скорости предоставления услуг
- 60% – уменьшение человеческого фактора в бизнес-процессах
- 40% – возможность принятия осознанных решений
- 10% – другое

2Г

СКЛАДСКОЙ СЕКТОР

- 100% – повышение качества и скорости предоставления услуг
- 100% – уменьшение человеческого фактора в бизнес-процессах
- 100% – оптимизация расходов, снижение рисков неэффективного или чрезмерного расходования средств
- 33% – возможность принятия осознанных решений
- 0% – другое

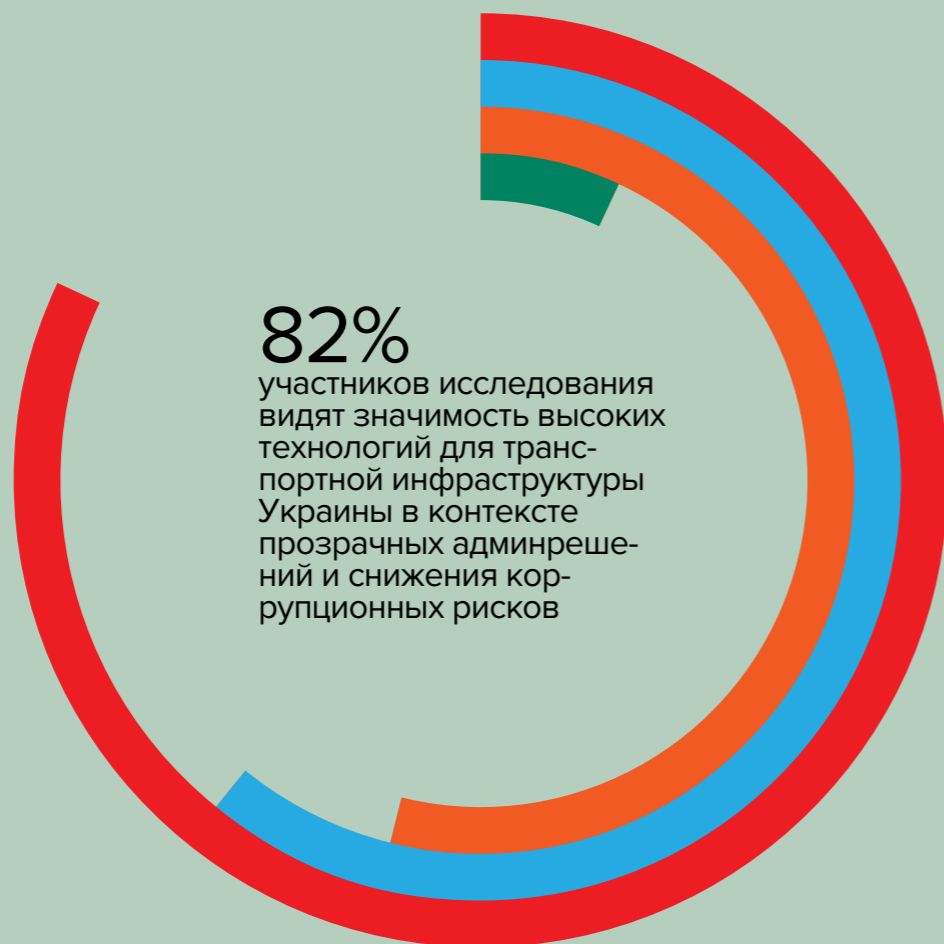
82% опрошенных считают основным мотивом внедрения цифровых технологий оптимизацию расходов, снижение рисков неэффективного или чрезмерного расходования средств



3

82%

участников исследования видят значимость высоких технологий для транспортной инфраструктуры Украины в контексте прозрачных админрешений и снижения коррупционных рисков



54%

респондентов считают, что из всех задач в части внедрения современных технологий, предусмотренных Национальной транспортной стратегией Украины, с большей вероятностью будет осуществлена автоматизация перегрузочных процессов на морских терминалах



4

3

ПОЧЕМУ ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ВАЖНЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАНЫ?

- 82% – обеспечивают прозрачное принятие административных решений и снижение коррупционных рисков (например, автоматизированное распределение вагонов УЗ)
- 61% – повышают мобильность груза и пассажиров и, следовательно, ВВП и инвестиционную привлекательность экономики страны
- 54% – повышают инвестиционную привлекательность страны в целом
- 7% – другое

4

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ УКРАИНЫ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ РЯД ЗАДАЧ В СФЕРЕ ВНЕДРЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ. ЧТО БУДЕТ РЕАЛИЗОВАНО?

- 54% – автоматизация перегрузочных процессов на морских терминалах
- 50% – внедрение совместных с ЕС процедур обеспечения безопасности судоходства и создание национального сегмента системы обмена информацией SafeSeaNet о движении судов и аварийных событиях
- 43% – внедрение СМАРТ-тахмографов на грузовых автомобилях и автобусах
- 43% – внедрение системы электронного документооборота при осуществлении авиационных грузовых перевозок
- 32% – создание единой информационной системы технологического взаимодействия различных видов транспорта (железнодорожного, водного, автомобильного, авиационного), грузовладельцев, экспедиторов и государственных органов
- 32% – развитие цифровых транспортных коридоров и электронной логистики
- 29% – внедрение систем автоматизированного контроля сохранности грузов при транспортировке всеми видами транспорта
- 25% – стимулирование внедрения инновационных технологий (смарт-инфраструктуры и смарт-мобильности) и интеллектуальных транспортных систем
- 25% – внедрение новейших технологий безопасности, в частности сканеров, детекторов новых взрывчатых веществ, интеллектуальных чипов и систем кибернетической защиты
- 21% – создание системы кибернетической безопасности гражданской авиации с учетом стандартов и рекомендуемой практики ИКАО и законодательства ЕС

Меньше коррупции...

Главной причиной, почему высокие технологии так необходимы транспортной инфраструктуре Украины, респонденты опроса назвали то, что они способны обеспечить прозрачное принятие административных решений и тем самым снизить коррупционные риски (к примеру, если бы распределение вагонов на железной дороге происходило автоматически). Вторым преимуществом, которое могла бы дать инфраструктуре страны диджитализация, участники опроса считают повышение мобильности грузов и пассажиров, что позитивно для ВВП и экономики государства. На третьем месте – повышение инвестиционной привлекательности страны в целом. Все три вышеуказанных фактора имеют поддержку большинства опрошенных – 82%, 61% и 54% соответственно.

По отраслям разрыв также небольшой: прозрачность админрешений считают решающим фактором 100% грузоотправителей и 80% портовиков, повышение мобильности сочли самым важным все респонденты из складской сферы. Представители ж/д бизнеса в данном контексте 60% голосов высказались и за инвестиционную привлекательность, и за прозрачность административных решений.

...больше автоматизации

Национальная транспортная стратегия Украины до 2030 года предполагает большое количество диджитал-решений для транспорта. Все это очень хорошо выглядит на бумаге, однако какие из них удастся реализовать? Результаты опроса показывают, что транспортники относятся к этому вопросу скептически: большинство вариантов не набрали и половины голосов. 54% респондентов верят в автоматизацию перегрузочных процессов на морских терминалах, сами же портовики в этом более уверены – 80%. Ровно половина из общего числа опрошенных считает, что у Украины получится внедрить совместные с ЕС процедуры обеспечения безопасности судоходства и создать национальный сегмент системы обмена информацией (в портовом секторе уверены в этом 60%). 43% высоко оценивают вероятность внедрения смарт-тахмографов на грузовых автомобилях и в автобусах (среди грузоотправителей такую перспективу высоко оценивают 40%). Также 43% верят во внедрение в отрасли электронного документооборота. Причем, наиболее оптимистичны насчет этого в складской сфере (позитивно высказались все).

КЛИМАТ ДЛЯ ИЗМЕНЕНИЙ

Сначала «в цифру» документы...

Самым распространенным диджитал-инструментом, который используют в своем бизнесе украинские транспортники, оказался электронный документооборот (EDI) и система планирования ресурсов предприятия (enterprise resource planning, ERP). Их используют по 64% респондентов. Дальше с очень большим отставанием расположились использование «интернета вещей» (IoT, например, умные датчики, сенсоры и т. д.) и чат-ботов - их использует пятая часть опрошенных. 7% полагаются на Big Data, по 4% отметили важность использования искусственного интеллекта (AI) и роботизированных решений (RPA). Еще 4% опрошенных признались, что сейчас не используют ни одно из перечисленных решений потому что пока они для них не актуальны.

Конечно, у бизнесов разных направленностей оказались несколько разные приоритеты. Так, все без исключения представители складской сферы вынесли в топ систему планирования ресурсов. На втором и третьем местах с показателем в 67% оказались чат-боты и электронный документооборот. Планирование ресурсов считают самым важным и в портовой отрасли (80% участников исследования), а вот грузоотправители и представители ж/д направления отдали предпочтение электронному документообороту (также по 80% голосов).

...а затем и бизнес-процессы

Несмотря на низкий уровень цифровизации сегодня, участники опроса едины во мнении: привносить инновации в работу необходимо в ближайшее время. На вопрос о том, какие из современных технологий планируются к введению в компаниях в ближайшие два года, по 50% назвали электронный документооборот и систему планирования ресурсов. Второй по важности опцией опрошенные сочли использование больших данных (треть представителей транспортного бизнеса). Четверть респондентов выбрали роботизированные решения. Такое нововведение, как «интернет вещей», получило 18% голосов, чат-боты готовы вводить 11% респондентов.

При этом складской сектор наиболее нацелен на внедрение больших данных и роботизированных решений, портовики и железнодорожники - на электронный документооборот и систему планирования ресурсов.

5

ДИДЖИТАЛ-ИНСТРУМЕНТЫ: ЧТО ИСПОЛЬЗУЕТСЯ СЕЙЧАС

- 64% – электронный документооборот (EDI)
- 64% - система планирования ресурсов предприятия (enterprise resource planning, ERP. Например, для управления логистикой, поставками, бухгалтерским учетом и т. д.)
- 21% - чат-боты
- 21% - интернет вещей (IoT, industry 4.0. Например, умные датчики, сенсоры и т. д.)
- 14% - другое
- 7% - большие данные (Big Data)
- 4% - для нас это сейчас не актуально, есть более важные или срочные приоритеты
- 4% - искусственный интеллект (artificial intelligence, AI)
- 4% - роботизированные решения (RPA)

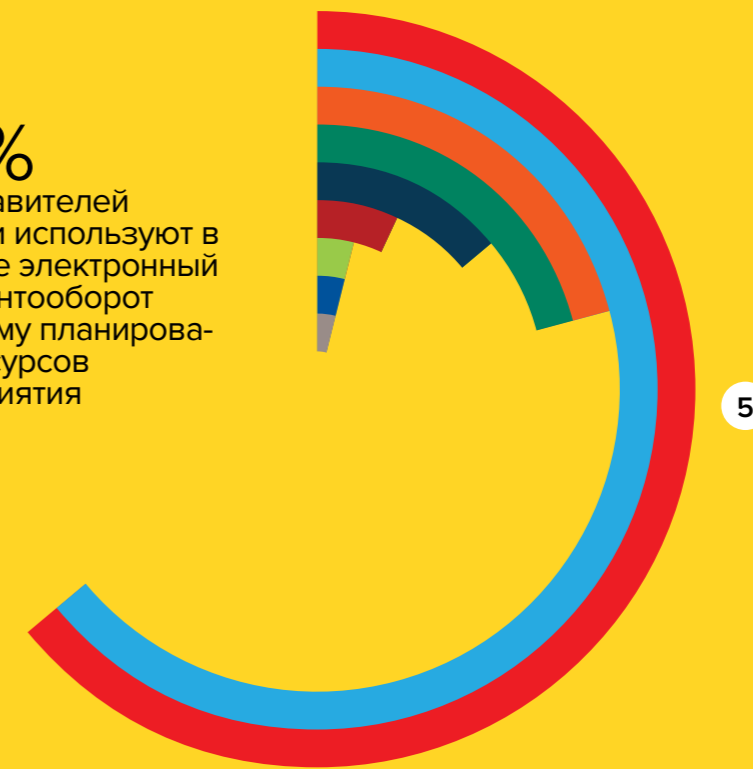
6

ДИДЖИТАЛ-ИНСТРУМЕНТЫ: ПЛАНЫ НА 2 ГОДА

- 50% – электронный документооборот (EDI)
- 50% - система планирования ресурсов предприятия (enterprise resource planning, ERP. Например, для управления логистикой, поставками, бухгалтерским учетом и т. д.)
- 32% - другое
- 32% - большие данные (Big Data)
- 25% - роботизированные решения (RPA)
- 18% - интернет вещей (IoT, industry 4.0. Например, умные датчики, сенсоры и т. д.)
- 11% - чат-боты
- 7% - искусственный интеллект (artificial intelligence, AI)
- 0% - не видим потребности внедрять какие-либо современные технологии в ближайшие 2 года

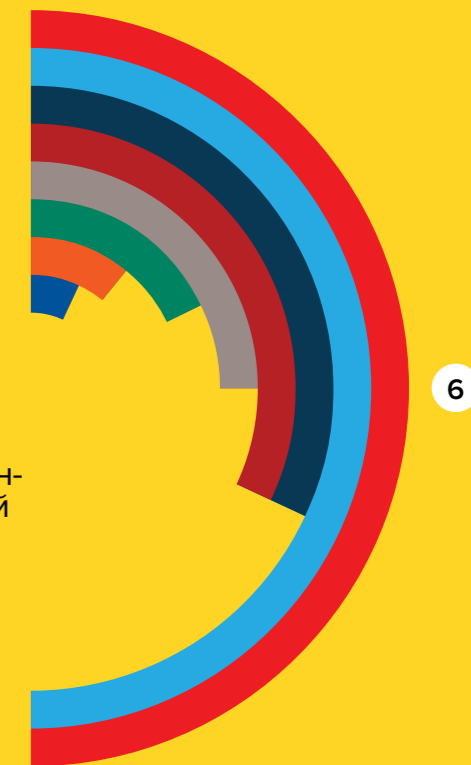
64%

представителей отрасли используют в бизнесе электронный документооборот и систему планирования ресурсов предприятия



50%

планируют в ближайшие два года внедрить в работу такие диджитал-инструменты, как электронный документооборот и систему планирования ресурсов предприятия



64%

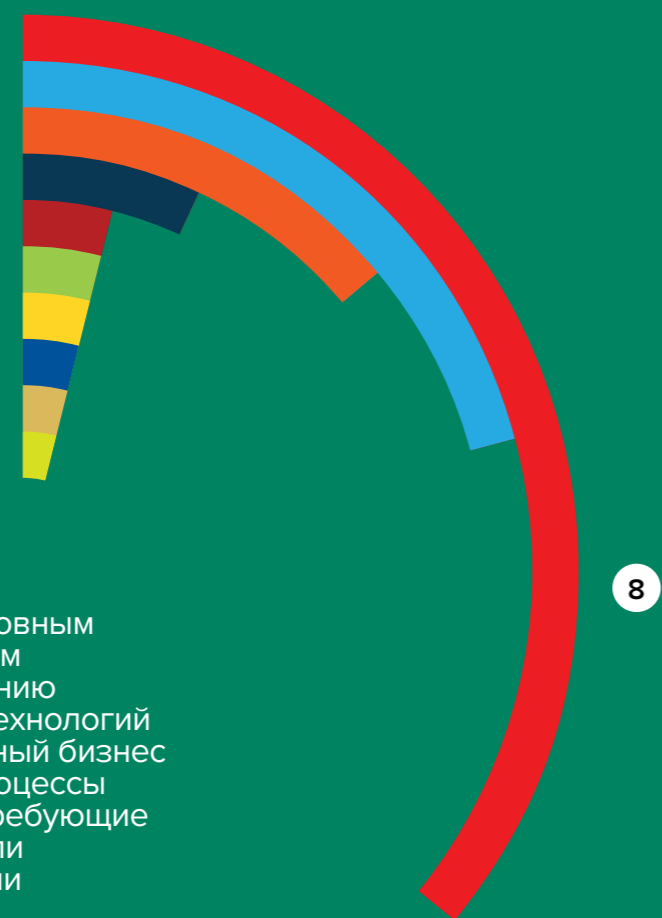
опрошенных уверены, что ускорению внедрения современных технологий поспособствует появление на рынке технических решений, которые будут отвечать потребностям их бизнеса



7

36%

считают основным препятствием проникновению цифровых технологий в транспортный бизнес сложные процессы компаний, требующие высокой доли кастомизации



8

7

ЧТО ПОМОГАЕТ ВНЕДРЕНИЮ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ВАШЕЙ КОМПАНИЕЙ?

- 64% – появление на рынке технических решений, которые будут отвечать потребностям нашего бизнеса
- 18% – оценка и обоснование материальных и нематериальных преимуществ внедрения решений независимым внешним экспертом, учитывая специфику деятельности нашей компании
- 11% – наличие на рынке вендоров с репутацией и опытом, которые обеспечат внедрение (организационное, техническое, юридическое) такого решения для нас «под ключ»
- 7% – другое

8

ОСНОВНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ ПРОНИКНОВЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ В БИЗНЕС

- 36% – сложные бизнес-процессы компаний, которые не позволяют внедрить коробочное решение и требуют большой доли кастомизации
- 21% – устаревшая законодательная база и стандарты (например, действующий Устав автомобильного транспорта УССР 1969 года)
- 14% – высокая стоимость технологий
- 7% – отсутствие необходимых специалистов/опыта на локальном рынке
- 4% – устаревшее оборудование/большая доля устаревших технологий
- 4% – для внедрения технологий требуются дорогие специалисты
- 4% – длительные сроки внедрения технологий
- 4% – негативный опыт внедрения/использования современных технологий
- 4% – негативный опыт низкого возврата инвестиций после внедрения современных технологий (ROI)
- 4% – не используем по другим причинам

Решения «форматируют» рынок

Ускорению внедрения современных технологий, по мнению большинства опрошенных участников транспортного рынка Украины, способствует в первую очередь появление технических решений, применимых к потребностям конкретного бизнеса. Так считают две трети опрошенных, в частности, большая часть представителей портового, железнодорожного бизнесов и грузоотправители. Намного меньше указали в качестве стимула мнение независимого эксперта. В случае позитивной оценки материальных и нематериальных преимуществ технологического решения сторонним наблюдателем, учитывающим специфику бизнеса, внедрять инновации готовы 18% респондентов. Также небольшая часть из них указала, что сподвигнуть их на диджитализацию своего бизнеса могли бы компании, которые бы внедрились для них подобные решения «под ключ». И лишь в складской сфере считают иначе: большинство заявили, что подходящего им варианта среди предложенных нет, треть отметила, что их стимулировало бы появление на рынке удовлетворяющих их потребности технических решений.

Цена – вопрос третий

Отвечая на вопрос о том, что конкретно мешает внедрять новые цифровые технологии, представители транспортного бизнеса довольно сильно разошлись во мнениях. Чуть более трети – 36% – заявили, что причиной тому сложные бизнес-процессы, требующие узконаправленных решений. На втором месте оказалось устаревшее законодательство и стандарты, и лишь на третьем – высокая стоимость технологий. По нескольким респондентам связывают причину низкой диджитализации своего бизнеса, среди прочего, с отсутствием на рынке необходимых специалистов либо опыта, устаревшим оборудованием, невозможностью оплачивать услуги дорогих специалистов, длительными сроками внедрения новых технологий и негативным опытом их использования или возврата инвестиций в них. Таким образом можно сделать вывод, что затраты на технологии для представителей транспортного бизнеса хоть и важны, но не являются решающим фактором при диджитализации. По отраслям главными препятствиями в данном вопросе называют сложные бизнес-процессы (в первую очередь в портовом секторе), устаревшие законы (чаще всего на них жалуются грузоотправители и ж/д) и затем – высокую стоимость технологий (снова портовики).

Продажи – во главе угла

Результаты опроса показали, что наиболее диджитализированными процессами у украинских транспортников являются услуги и продажи. Об использовании технологий в этой части своей работы заявили 75% респондентов. Чуть меньше - 68% - пользуются благами новых технологий в финансовой деятельности. В тройке лидеров прогнозировано оказались и информационные технологии (50%). Дальше идут закупки от третьих лиц, управление кадрами, маркетинг и безопасность. Единственной группой, в которой продажи и услуги оказались в опросе не на первом месте, стали грузоотправители, которые чаще используют этот инструмент в финансовой деятельности. А у бизнесменов из складской сферы аж три позиции получили 100% голосов - услуги и продажи, финансы и ИТ.

9

В КАКИХ БИЗНЕС-ПРОЦЕССАХ ИСПОЛЬЗУЕТЕ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ (НАПРИМЕР, ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ, ВЕБ-ПЛАТФОРМЫ, ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ, БОЛЬШИЕ ДАННЫЕ)?

- 75% - наши услуги и продажи
- 68% - финансы
- 50% - ИТ
- 39% - закупки от третьих лиц
- 29% - управление кадрами
- 29% - маркетинг
- 25% - безопасность
- 21% - другое

9А

ГРУЗОТРАНСПОРТНИКИ

- 80% - финансы
- 70% - наши услуги и продажи
- 60% - ИТ
- 50% - закупки от третьих лиц
- 50% - управление кадрами
- 40% - другое
- 30% - маркетинг
- 20% - безопасность

9Б

Ж/Д ОПЕРАТОРЫ

- 80% - наши услуги и продажи
- 40% - финансы
- 40% - закупки от третьих лиц
- 20% - ИТ
- 20% - маркетинг
- 0% - безопасность
- 0% - управление кадрами
- 0% - другое

9В

ПОРТОВЫЕ ОПЕРАТОРЫ

- 70% - наши услуги и продажи
- 60% - финансы
- 40% - ИТ
- 30% - безопасность
- 30% - маркетинг
- 20% - закупки от третьих лиц
- 20% - управление кадрами
- 20% - другое

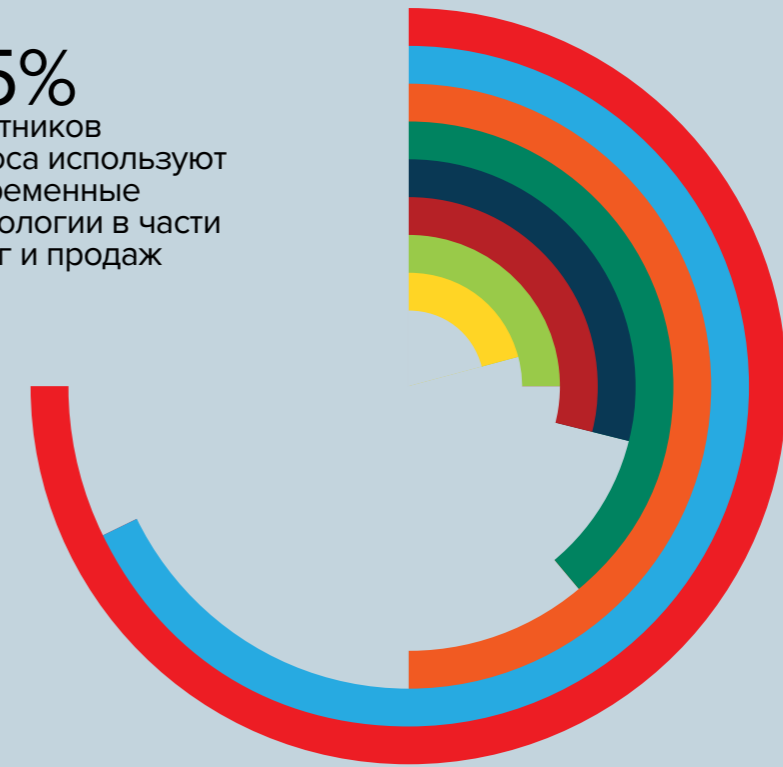
9Г

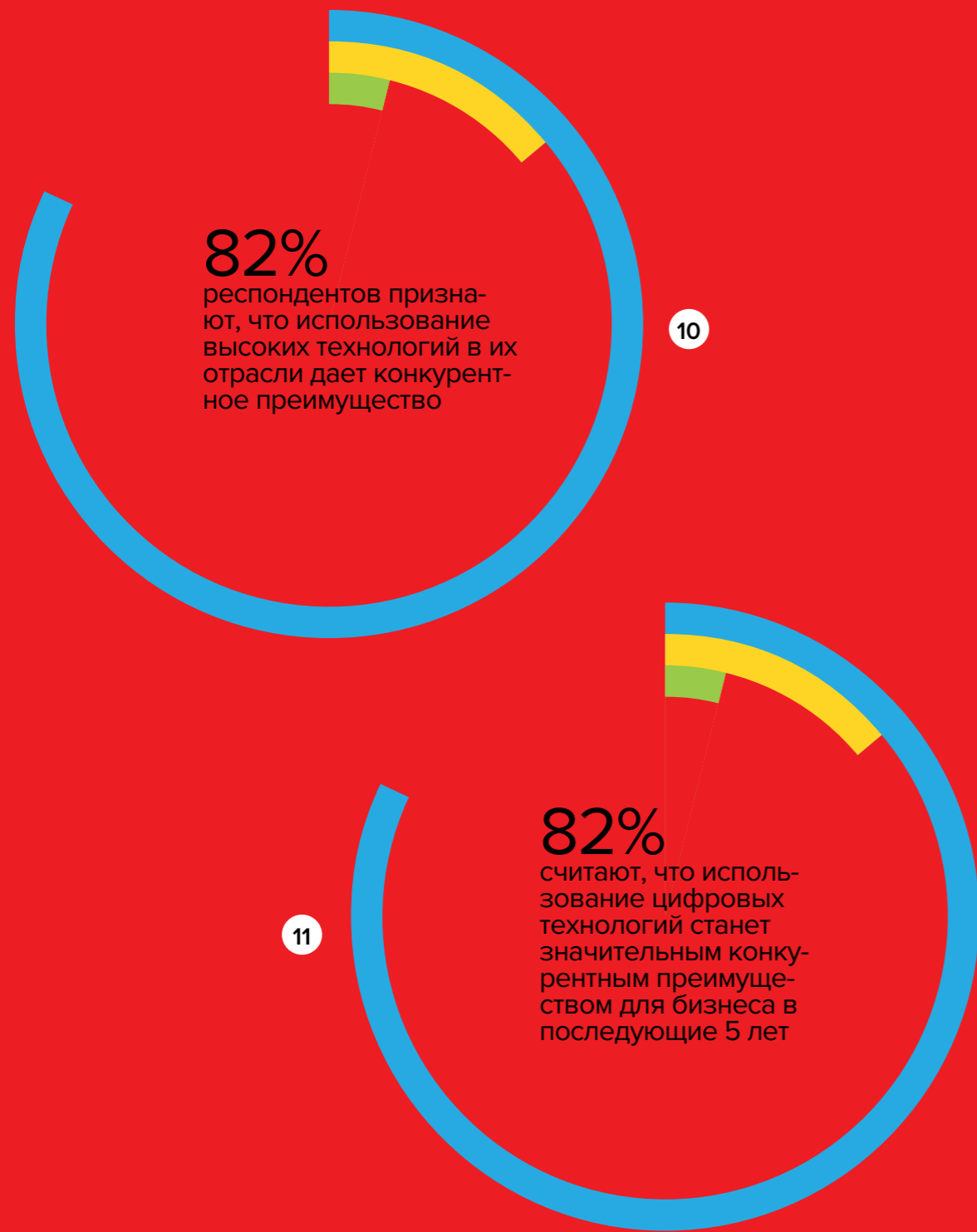
СКЛАДСКОЙ СЕКТОР

- 100% - наши услуги и продажи
- 100% - финансы
- 100% - ИТ
- 67% - закупки от третьих лиц
- 67% - безопасность
- 33% - управление кадрами
- 33% - маркетинг
- 0% - другое

75%

участников опроса используют современные технологии в части услуг и продаж





10

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ В ВАШЕМ БИЗНЕСЕ ПОВЫШАЕТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ?

- 82% – да
- 14% - нет, наш бизнес не является высокотехнологичным
- 4% - затрудняюсь ответить

11

СТАНЕТ ЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ КОНКУРЕНТНЫМ ПРЕИМУЩЕСТВОМ ДЛЯ БИЗНЕСА В БЛИЖАЙШИЕ 5 ЛЕТ?

- 82% – да
- 14% - затрудняюсь ответить
- 4% - нет

КОНКУРЕНЦИЯ «В ЦИФРЕ»

Прямая взаимосвязь...

Конечно, отрицать тот факт, что использование высоких технологий повышает конкурентоспособность бизнеса, крайне сложно. И все же есть среди участников нашего опроса респонденты, считающие, что их бизнес не является высокотехнологичным, в связи с чем новые технические решения вряд ли дадут им конкурентные преимущества. Таких оказалось 14%, больше всего - среди представителей железнодорожного бизнеса. Однако подавляющее большинство - 82% - уверены, что технологический прогресс и конкурентоспособность связаны напрямую. С этим тезисом согласились все опрошенные представители складского бизнеса, 90% грузоотправителей, 80% портовиков и 60% железнодорожников.

...и вопрос выживания бизнеса в будущем

В мнениях о том, станет ли использование высоких технологий значительным конкурентным преимуществом для их бизнеса, представители разных транспортных направлений разделились. При в целом положительных ожиданиях (82%), грузоотправители, портовики и железнодорожники оценили реальность такой перспективы существенно выше, чем складской сектор (80-90% против 67%).

ИНСТРУМЕНТЫ И НАПРАВЛЕНИЯ

Три полюса диджитализации

Важнейшими вопросами, влияющими на решение о внедрении новых технологий, участники рынка практически в равной степени считают технические аспекты (в т. ч. кибербезопасность), финансовые и операционные особенности. Четверть респондентов отметили также юридическую сторону вопроса.

Цена вопроса

Хотя участники опроса поставили стоимость лишь на третье место в топ препятствий, мешающих внедрению новых технологий в их бизнесах, прямо сейчас тратиться на это мало кто готов. Треть респондентов признали, что в этом году у них на внедрение высоких технологий уйдет менее 1% от всех своих расходов. Примерно пятая часть опрошенных заявили, что потратят от 1 до 3% и от 3 до 5%. Лишь 4% участников «Отраслевого контроля 2019» готовы инвестировать в новые технологии больше 10%.

Самыми готовыми к быстрым изменениям оказались представители складского сектора, треть которых отметила, что по итогам года пустят на технологии 3-5% расходов, а также портовики, 40% из которых потратят на это 1-3%. Вместе с тем, 20% респондентов из портового бизнеса признали, что сейчас вообще не инвестируют в диджитализацию.

12

ПРИОРИТЕТЫ ПРИ ВЫБОРЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ

- 71% – технические вопросы, в том числе кибербезопасность
- 64% – финансовые аспекты внедрения
- 64% – операционные аспекты
- 25% – юридические аспекты внедрения

13

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС РАСХОДОВ НА ДИДЖИТАЛ И ДРУГИЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

- 32% – <1% всех расходов компании
- 21% – 1-3% всех расходов компании
- 18% – 3-5% всех расходов компании
- 14% – сейчас не инвестируем
- 11% – 5-10% всех расходов компании
- 4% – >10% всех расходов компании



71%

опрошенных ответили, что при принятии решения о внедрении новой технологии решающим фактором для них являются технические вопросы, в том числе кибербезопасность

32%

респондентов признались, что в этом году вес расходов их бизнеса на современные технологии составит менее 1% от всех расходов компании

13

43%

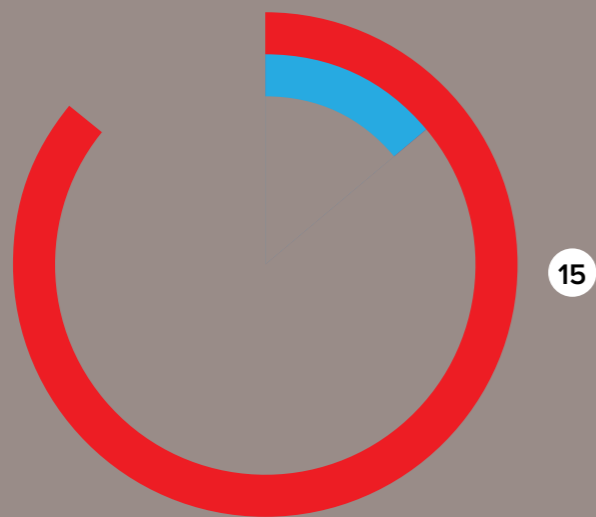
участников исследования используют электронный документооборот как внутри своих компаний, так и с контрагентами



14

86%

считают перспективным использование в их бизнесе объектов для автоматического сбора данных («умных» датчиков, дронов)



15

14

ИСПОЛЬЗУЕТЕ ЛИ ВЫ ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ (EDI)?

- 43% – да, как для внутреннего документооборота, так и с контрагентами
- 21% – да, только для внутреннего документооборота
- 21% – да, только для подачи отчетности в ГФС и/или другие государственные органы
- 4% – нет, не поставлена стратегическая задача от руководства/собственников
- 4% – нет, не готовы менять сложившиеся процессы
- 4% – нет, есть риск, что электронные документы не признают государственные органы
- 4% – нет, препятствуют устаревшие нормы и стандарты (например, действующий Устав автомобильного транспорта УССР 1969 года)
- 0% – да, только с контрагентами
- 0% – нет, не понимаем риски, связанные с переходом на EDI
- 0% – нет, есть риски с доказыванием в суде
- 0% – нет, отсутствует ЭЦП и/или необходимое программное обеспечение
- 0% – нет, наши контрагенты предпочитают бумажные документы

15

СЧИТАЕТЕ ЛИ ВЫ ПЕРСПЕКТИВНЫМ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБЪЕКТОВ, С ПОМОЩЬЮ КОТОРЫХ АВТОМАТИЧЕСКИ СОБИРАЮТСЯ ДАННЫЕ («УМНЫЕ» ДАТЧИКИ, ДРОНЫ)?

- 86% – да
- 14% – нет

Меньше бумаги, больше «цифры»

Почти все участники опроса «Отраслевой контроль» уже знакомы на практике с электронным документооборотом. 43% используют его как для внутреннего документооборота, так и с контрагентами, еще по 21% – только внутри компаний либо для отчетности перед ГФС и другими госорганами. По 4% респондентов ответили, что не используют электронный документооборот по следующим причинам: нет такой стратегической задачи свыше; не готовы менять сложившиеся процессы; боятся, что электронные документы не будут признаны государством; этому препятствуют устаревшие стандарты и нормы. Абсолютно все опрошенные нами представители складского бизнеса заявили, что используют электронный документооборот как внутри, так и вне компании. Грузоотправители тоже в большинстве своем работают с электронными документами именно так. В портовой отрасли, судя по результатам опроса, электронный документооборот чаще используется только для внутренней коммуникации (40%), в железнодорожной – для подачи отчетов в госорганы (60%).

Вкалывают роботы. Или человек?

Большая часть участников нашего опроса высказала готовность положиться на автоматизированные способы сбора данных. 86% из них считают использование агрегатов вроде «умных» датчиков или дронов перспективным для их бизнеса. Железнодорожники оказались в этом мнении единогласны, из грузоотправителей его поддержали 90%, из портовиков – 80%. Наиболее скептическим в этом вопросе оказался складской бизнес, лишь две трети представителей которого считают целесообразным использовать автоматизированные системы сбора данных.

IT на бизнес-горизонте

На IT-решения представители транспортной отрасли Украины чаще всего в той или иной мере полагаются во всех бизнес-процессах. Так ответили на наш вопрос 54% опрошенных. 11% используют их только в бухгалтерии, а 7% - пока вообще не используют, но в ближайшее время планируют. По 4% рассказали, что используют их только для управления документооборотом или производством, и столько же - что не используют, потому что не видят необходимости, или из-за отсутствия на рынке подходящих продуктов. Стоит отметить, что в каждой отрасли обнадеживающий вариант «используем для большинства бизнес-процессов» находится на первом месте по количеству проголосовавших, и наиболее популярен он у складского бизнеса, а вот у портовиков он с 20% голосов делит лидерство с использованием для управления бухгалтерским учетом. Еще 20% опрошенных представителей портовой отрасли ответили, что пока не используют IT-решения.

Свой сервер ближе облака

В целом использование облачных сервисов не отрицает 43% опрошенных. Но традиционное программное обеспечение в рамках собственной IT-инфраструктуры все же пользуется большим спросом: его предпочитают 54%. Больше всего пользователей облачных сервисов в складском бизнесе - 100%. У грузоотправителей - 50%. Традиционное ПО у них на втором месте, в отличие от двух оставшихся сфер. 80% железнодорожников и 70% портовиков предпочли традиционное программное обеспечение.

Кастомизация доминирует

Создавать собственные технологии, или использовать то, что уже есть? Мы спросили у участников исследования, каким решениям они отдают предпочтение в работе, и оказалось, что половина из них уже пользуются технологиями, разработанными специально для них. 21% пока выбирают стандартизированные технологии от ведущих поставщиков, еще столько же - внутренние разработки. Разработка специального программного обеспечения находится на первом месте у грузоотправителей, ж/д и портового сектора, тогда как складской бизнес больше полагается на внутренние разработки.

16

ИСПОЛЬЗУЕТЕ ЛИ ВАША КОМПАНИЯ IT-РЕШЕНИЯ ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ?

- 54% - да, используем для большинства бизнес-процессов
- 14% - да, другое
- 11% - да, но только для управления бухгалтерским учетом
- 7% - не используем, но планируем начать использовать в ближайшее время
- 4% - да, но только для управления документооборотом
- 4% - да, но только для управления производством
- 4% - не используем, так как на рынке нет подходящих для нас продуктов
- 4% - не используем, так как не видим в этом необходимости
- 0% - да, но только для управления учетом запасов
- 0% - да, но только для управления закупками от третьих лиц
- 0% - да, но только для управления персоналом
- 0% - да, но только для управления казначейством
- 0% - не используем по другим причинам

17

ОСНОВНЫЕ ФОРМАТЫ IT-РЕШЕНИЙ ДЛЯ БИЗНЕСА

- 54% - традиционное ПО в рамках собственной IT-инфраструктуры
- 43% - облачные сервисы
- 4% - затрудняюсь ответить

18

КАКИМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ РЕШЕНИЯМ ВЫ ОТДАЕТЕ ПРЕДПОЧТЕНИЕ

- 50% - разработанное специально для нас программное решение/технология
- 21% - стандартизированные решения от ведущих поставщиков
- 21% - внутренние разработки
- 7% - затрудняюсь ответить

54% опрошенных используют IT-решения для оптимизации большинства бизнес-процессов

16

54% предпочитают использовать традиционное ПО в рамках собственной IT-инфраструктуры

17

50% участников исследования отдают предпочтение программным решениям либо технологиям, разработанным специально для них

18



19

ОЦЕНИТЕ ПРИМЕНИМОСТЬ К ВАШЕМУ БИЗНЕСУ КИБЕРУГРОЗ?

- 36% - 4
- 29% - 3
- 18% - 5
- 11% - 2
- 7% - 1

20

ДОЛЯ ЗАТРАТ КОМПАНИЙ НА БЕЗОПАСНОСТЬ В СТРУКТУРЕ РАСХОДОВ НА ДИДЖИТАЛ-ПРОЕКТЫ

- 50% - менее 1% бюджета проекта
- 32% - 1-5% бюджета проекта
- 14% - 5-10% бюджета проекта
- 4% - более 10% бюджета проекта

КИБЕРУГРОЗЫ И БИЗНЕС

Рисуем на «четверку»...

Использование цифровых технологий, по понятным причинам, влечет за собой и цифровые риски. Мы попросили участников нашего опроса оценить их реальность для своего бизнеса по пятибалльной шкале. И оказалось, что более трети представителей транспортной отрасли Украины оценивают их на 4 балла из 5. 29% определили их вероятность в 3 балла, 18% - в 5 из 5.

«Четверку» возможному кибер-рisku в отношении своих бизнесов поставила половина грузоотправителей, а также 40% железнодорожников и 33% представителей складского сектора. Портовики считают цифровые угрозы чуть менее реальными - 50% оценили их в 3 балла.

... и платим меньше 1% расходов

После того, как мы выяснили степень опасения киберугрозами в транспортном бизнесе, логично было поинтересоваться, сколько тратится для минимизации этого риска. И оказалось, что половина опрошенных не выделяют на этот компонент даже 1% от общих затрат на диджитал-проекты. Треть респондентов тратят от 1 до 5%, а 14% из них - 5-10%. Лишь 4% участников исследования ответили, что уделяют киберзащите более 10% диджитал-бюджета. В целом наиболее ответственными в отношении кибербезопасности оказались представители складского бизнеса. 67% их них заявили, что выделяют на это от 1 до 5% бюджета проекта. Во всех остальных сферах опрошенные признались, что у них на это уходит менее 1%.

Временная проблема, и не больше?

Больше всего, по мнению транспортников, киберугрозы чреваты остановкой бизнеса, который должен работать бесперебойно. Так считает половина участников исследования. 29% сетуют на возможные финансовые потери, 18% опасаются потери конфиденциальных данных, в том числе клиентских баз. Еще 4% беспокоятся в этом контексте за безопасность грузов и техники. Любопытно, что угрозы жизням людей в результате возможных киберпреступлений не увидел ни один из респондентов нашего опроса...

Остановки бизнеса больше всего опасаются представители складской и портовой сфер (67% и 60% соответственно). У грузоотправителей и железнодорожников по 40% набрали такие потенциальные опасности, как финансовые потери и остановка бизнеса.

21

ОСНОВНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ КИБЕРГУГРОЗ

- 50% – остановка бизнеса, который должен действовать бесперебойно
- 29% - финансовые потери
- 18% - потеря персональных данных, в том числе клиентских баз
- 4% - безопасность грузов и техники
- 0% - безопасность людей

21А

ГРУЗОТПРАВИТЕЛИ

- 40% - финансовые потери
- 40% - остановка бизнеса, который должен действовать бесперебойно
- 20% - потеря персональных данных, в том числе клиентских баз
- 0% - безопасность людей
- 0% - безопасность грузов и техники

21Б

Ж/Д ОПЕРАТОРЫ

- 40% - финансовые потери
- 40% - остановка бизнеса, который должен действовать бесперебойно
- 20% - потеря персональных данных, в том числе клиентских баз
- 0% - безопасность людей
- 0% - безопасность грузов и техники

21В

ПОРТОВЫЕ ОПЕРАТОРЫ

- 60% - остановка бизнеса, который должен действовать бесперебойно
- 20% - потеря персональных данных, в том числе клиентских баз
- 10% - финансовые потери
- 10% - безопасность грузов и техники
- 0% - безопасность людей

21Г

СКЛАДСКОЙ СЕКТОР

- 67% - остановка бизнеса, который должен действовать бесперебойно
- 33% - финансовые потери
- 0% - потеря персональных данных, в том числе клиентских баз
- 0% - безопасность грузов и техники
- 0% - безопасность людей

50%

опрошенных считают самым вероятным последствием кибератак в своей сфере остановку бизнеса, который должен работать бесперебойно

21

21А

21Б

21В

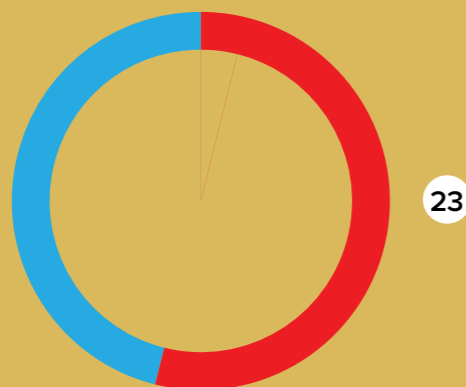
21Г

43%
участников исследования не используют уберизацию, поскольку на рынке нет подходящих продуктов



22

54%
респондентов не верят в то, что блокчейн станет реальностью в Украине в ближайшие 5 лет



23

50%
используют в работе конструкторы договоров, отчетов и других документов только частично - для некоторых бизнес-процессов



24

22

КАК ВЫ ОТНОСИТЕСЬ К УБЕРИЗАЦИИ?

- 43% - не используем, так как на рынке нет подходящих для нас продуктов
- 25% - не используем, но планируем начать использовать в ближайшее время
- 14% - уже используем эти продукты/их аналоги
- 14% - не используем по другим причинам
- 4% - не используем, так как не видим в этом необходимости

23

СТАНЕТ ЛИ БЛОКЧЕЙН РЕАЛЬНОСТЬЮ ДЛЯ УКРАИНЫ ЧЕРЕЗ 5 ЛЕТ?

- 54% - нет
- 46% - да

24

ИСПОЛЬЗУЕТЕ ЛИ ВЫ КОНСТРУКТОРЫ ДОГОВОРОВ, ОТЧЕТОВ, ДРУГИХ ДОКУМЕНТОВ?

- 50% - да, используем, но только для некоторых бизнес-процессов
- 21% - да, используем для большинства бизнес-процессов
- 11% - не используем по другим причинам
- 7% - не используем, но планируем начать использовать в ближайшее время
- 7% - не используем, так как не видим в этом необходимости
- 4% - не используем, так как на рынке нет подходящих для нас продуктов

РЕШЕНИЯ VS РЕАЛЬНОСТЬ

Грузы в складчину

Уберизация - один из цифровых инструментов, доказавших свою эффективность в первую очередь в транспортной сфере. Она предусматривает решения, позволяющие совместно использовать транспортные средства и обеспечивать интеллектуальную мобильность грузоперевозок. К сожалению, большей части участников опроса такое решение чуждо: 43% заявили, что не используют ее, потому что на рынке нет подходящих им продуктов, еще 25% - что пока не используют, хотя в скором времени планируют. 14% респондентов ответили, что используют средства уберизации, еще столько же - что не пользуются ими, но по другим, не указанным в опросе, причинам. 4% опрошенных утверждают, что не видят в этом необходимости. По отраслям ситуация похожая: чаще всего грузоотправители, железнодорожники и портовики говорят, что не пользуются преимуществами уберизации из-за отсутствия на рынке нужного продукта, ответы складского сектора поровну разделились между вариантами «не используем, но планируем», «не используем, так как на рынке нет подходящих продуктов» и «не используем по другим причинам».

Доверие в меньшинстве

Большее половины респондентов не верят в распространение в Украине технологии блокчейна в перспективе 5 лет. Наиболее пессимистичными оказались представители складского бизнеса - 67% из них не верят в широкое использование виртуальных денег в ближайшее время. А наиболее оптимистичными - грузоотправители (60% ответили, что в блокчейн верят). Среди респондентов из остальных сфер уровень недоверия составил 60%.

Макеты для работы

Половина опрошенных представителей транспортного бизнеса использует в работе такие инструменты, как конструкторы договоров, отчетов и другой документации, выборочно - для отдельных процессов. Пятая часть отметила, что они используются для большинства бизнес-процессов. По 7% респондентов заявили, что не используют указанные решения потому что не видят необходимости либо не используют, но в ближайшее время планируют. 4% считают, что на рынке пока нет подходящих для них продуктов. Еще 11% не пользуются конструкторами документов по другим причинам. Выше всего доля использования данного решения в большинстве бизнес-процессов в железнодорожной сфере - 40%. Представители других бизнесов пользуются им только частично (за исключением складского сектора, где ответы разделились поровну между использованием для большинства процессов, использованием для некоторых процессов и неиспользованием с перспективой внедрения в ближайшее время).

Партнерство ради скорости

Треть респондентов не используют онлайн-платформы для консолидации грузов и организации совместных ступенчатых маршрутов, и причиной тому называют отсутствие на рынке подходящих продуктов. Четверть ответили, что еще не пользуются указанными инструментами, но планируют в ближайшее время. Лишь 11% заявили, что уже пользуются таким либо похожим продуктом. 7% опрошенных не видят в этом необходимости. Еще немалая часть участников - целых 25% - говорят, что не используют такие онлайн-платформы, но по другим причинам.

Самый большой процент респондентов, использующих эту цифровую опцию, среди представителей складского сектора - 33%. В ж/д и портовой отрасли доминирует вариант ответа «не используем, так как на рынке нет подходящих продуктов» (по 40% представителей отраслей ответили так), среди грузоотправителей - «не используем, но планируем», а также «не используем по другим причинам» (по 30%).

Мозг машине не доверим...

Неожиданно низкий результат показал опрос на предмет того, используют ли участники исследования технологии искусственного интеллекта. Оказалось, что подавляющее большинство - 86% из них - вообще не пользуются этой возможностью. 7% респондентов используют ее для автоматизации процессов, по 4% - для анализа данных и повышения эффективности.

Самая высокая доля вовлеченности в использование искусственного интеллекта оказалась у грузоотправителей - по 10% из них используют эти технологии в равной доле для анализа данных, повышения эффективности и автоматизации некоторых процессов. За ними идет железнодорожная отрасль, пятая часть представителей которой ответили, что задействуют искусственный интеллект для автоматизации отдельных процессов.

... и руль пока тоже

Цифровые решения в мире уже давно перешли из сферы обработки данных и оптимизации процессов в физическую плоскость, и на сегодня могут заменить человека не только за компьютером, но и за рулем авто или штурвалом судна. Однако представители украинского транспортного бизнеса в реальность этой перспективы в ближайшие 5 лет не верят. В лучшем случае - и так считает почти половина опрошенных - это произойдет в течение 10 лет.

67% принявших в опросе представителей складского сектора и 50% портовиков считают, что автопилоты на дорогах и водных путях Украины станут реальностью в течение 10 лет, а вот по 60% грузоотправителей и железнодорожников - выбрали вариант «другое», что, вероятно, означает их скепсис относительно внедрения этой инновации в перспективе даже 10 лет.

25

ИСПОЛЬЗУЕТЕ ЛИ ВЫ ОНЛАЙН-ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ КОНСОЛИДАЦИИ ГРУЗОВ И ОРГАНИЗАЦИИ СОВМЕСТНЫХ СТУПЕНЧАТЫХ МАРШРУТОВ?

- 32% - не используем, так как на рынке нет подходящих для нас продуктов
- 25% - не используем по другим причинам
- 25% - не используем, но планируем начать использовать в ближайшее время
- 11% - уже используем этот продукт/его аналог
- 7% - не используем, так как не видим в этом необходимости

26

ИСПОЛЬЗУЕТЕ ЛИ ВЫ ТЕХНОЛОГИИ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА? ЕСЛИ ДА, ДЛЯ КАКИХ ЦЕЛЕЙ?

- 86% - нет
- 7% - да, для автоматизации некоторых процессов
- 4% - да, для анализа данных
- 4% - да, для повышения эффективности производства
- 0% - да, для разработки новых продуктов и услуг
- 0% - да, для оптимизации бизнес-процессов
- 0% - да, для осуществления контроля за процессами/производством
- 0% - да, для других целей

27

КОГДА АВТОНОМНЫЕ АВТОМОБИЛИ/СУДА СТАНУТ РЕАЛЬНЫМИ В УКРАИНЕ?

- 54% - другое
- 46% - в ближайшие 10 лет
- 0% - в ближайшие 5 лет

32%

участников опроса не используют онлайн-платформы для консолидации грузов и организации совместных ступенчатых маршрутов, поскольку на рынке нет подходящих для них продуктов

25



26

86%

не используют технологии искусственного интеллекта

54%

опрошенных не верят в то, что автономные автомобили и суда станут реальностью в Украине в ближайшие 10 лет

27

43%

респондентов используют анализ больших данных для прогнозирования развития бизнеса



28

28

ОСУЩЕСТВЛЯЕТЕ ЛИ ВЫ АНАЛИЗ БОЛЬШИХ ДАННЫХ? ЕСЛИ ДА, ТО С КАКОЙ ЦЕЛЬЮ?

- 43% - используем для прогнозирования развития бизнеса
- 36% - используем для повышения эффективности принятия решений
- 25% - не используем
- 18% - используем для поиска новых бизнес-моделей на основе имеющихся данных
- 14% - используем для выявления проблем в процессах
- 14% - используем для улучшения взаимодействия с клиентами/партнерами
- 11% - используем для других целей

58%

видят перспективу внедрения решений с использованием анализа Big Data в своей компании в течение 2-3 лет



29

29

ЕСЛИ ВЫ ЕЩЕ НЕ ИСПОЛЬЗУЕТЕ BIG DATA, ТО ВИДИТЕ ЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ВНЕДРЕНИЯ РЕШЕНИЙ ПО АНАЛИЗУ БОЛЬШИХ ДАННЫХ ВАШЕЙ КОМПАНИЕЙ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ?

- 58% - да, на протяжении 2-3 лет
- 15% - да, на протяжении этого года
- 12% - да, но не ранее чем за 5 лет
- 8% - да, на протяжении 4-5 лет
- 8% - нет, не интересует

Больше данных для бизнеса

К понятию Big Data у транспортников пока отношение двоякое. Когда мы поинтересовались, осуществляют ли они анализ больших данных, 43% ответили, что пользуются ими для прогнозирования развития бизнеса, 36% - для повышения эффективности решений, а 25% - что не используют их вообще. Чуть меньше пятой части говорят, что Big Data им полезна для поиска новых бизнес-моделей, по 14% - для выявления проблем в процессах и улучшения взаимодействия с клиентами и партнерами. Больше всего игнорируют большие данные в складском секторе - здесь вариант «не используем» выбрали две трети проголосовавших. Также не пользуются ими 30% респондентов из круга грузоотправителей. Однако среди последних такой же процент тех, кто пользуется Big Data для повышения эффективности решений и прогнозирования развития бизнеса. Последний вариант доминирует у портовиков (70%) и железнодорожников (40%).

2-3 года для внедрения

Больше половины опрошенных участников в отношении будущих перспектив использования больших данных настроены оптимистично. 58% из них ответили, что планируют начать их использовать в своей работе на протяжении 2-3 лет, а 15% - даже на протяжении года. Чуть меньше - 12% - видят внедрение Big Data в свои бизнес-процессы не раньше, чем через 5 лет, 8% - в течение 4-5 лет, и столько же ответили, что их эта опция вообще не интересует. Абсолютно во всех секторах транспортного бизнеса среди опрошенных нами участников доминирует мнение, что им будет целесообразно начать активно использовать большие данные в работе в течение 2-3 лет.

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ И КОНТАКТЫ

«Отраслевой контроль» – совместный проект Центра транспортных стратегий и компании Deloitte

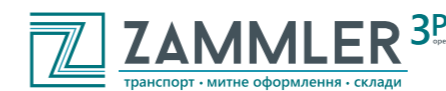
Исследование «Отраслевой контроль» – совместный проект Центра транспортных стратегий и компании Deloitte. Основная цель – поддержка структурных изменений в транспортной отрасли и консолидация экспертных мнений компаний – лидеров бизнеса Украины по наиболее актуальным и важным вопросам реформирования транспортного сектора. Данный опрос был совместно разработан командами ЦТС и Deloitte. В дальнейшем команда ЦТС занималась технической реализацией и непосредственным проведением опроса, а Deloitte помогал контролировать прозрачность опроса и достоверность результатов. В презентации представлены основные данные и выводы, сделанные на основании проведенного опроса. Мы надеемся, что данное исследование поможет активизировать предметный диалог между властью и бизнесом в отношении наиболее острых проблем транспортной отрасли. В опросе приняли участие экспедиторские и агентские компании, портовые и ж/д операторы, грузоотправители – около 30 компаний. Опрос проводился с 8 по 31 июля 2019 года в электронной форме. Все ответы носили анонимный характер, но с обязательной верификацией респондентов через персональные коды. Ответы каждого из респондентов имели равный вес при подсчете результатов. В случае дополнительных вопросов просим контактировать с менеджером проектов ЦТС Ириной Васильченко

+38 050 410 97 19
iryna.vasylchenko@cfts.org.ua

70% всего грузопотока Украины контролируют компании – участники опроса

60% ответов было получено непосредственно от CEO компаний

Некоторые участники опроса в рамках исследования «Отраслевой контроль»





ЦЕНТР
ТРАНСПОРТНЫХ
СТРАТЕГИЙ

ЦЕНТР ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

📍 Киев, 04071
ул. Воздвиженская, 45-49, оф. 301

☎ +38 (050) 410 97 19

@ info@cfts.org.ua

🌐 cfts.org.ua

Deloitte.

ДЕЛОЙТ ТУШ ТОМАЦУ ЛИМИТЕД

📍 Киев, 01033
ул. Жилианская 48-50А

☎ +38 (044) 490 90 00

@ ukraine@deloitte.ua

🌐 Deloitte.ua



IT-ENTERPRISE

📍 Киев, 02072
пр. Бажана 14а

☎ +38 (044) 585 90 70

@ it@it.ua

🌐 it.ua

Ограничение ответственности

Настоящее сообщение содержит информацию только общего характера. При этом ни компания «Делойт Туш Томацу Лимитед», ни входящие в нее юридические лица, ни их аффилированные лица (далее – сеть «Делойт») не представляют посредством данного сообщения каких-либо консультаций или услуг профессионального характера. Ни одно из юридических лиц, входящих в сеть «Делойт», не несет ответственности за какие-либо убытки, понесенные любым лицом, использующим настоящее сообщение.