

КОНТРАКТНАЯ ЛОГИСТИКА И АУТСОРСИНГ В РОССИИ



**АНДРЕЙ
НИКОЛАЕВ**
ОАО «ВМЗ»,
заместитель
директора
по транспортной
логистике

Продолжаем обсуждение маркетингового исследования. Начало дискуссии см. журнал «Логистика» № 7 (С. 18—27) и № 8 (С. 54—59) за 2012 год. Сегодня предоставляем слово тому, кто почему-то не оказался в числе респондентов, хотя должен был быть там. Своим мнением делится Андрей Николаев, заместитель директора по транспортной логистике Выксунского металлургического завода (ВМЗ).

На первый взгляд, исследование производит впечатление заявленной в названии комплексной оценки аутсорсинга логистических услуг. Но эта дымка рассеивается при ближайшем рассмотрении, и остается понимание, что данное исследование обо всем и одновременно ни о чем.

Задаваемые вопросы должны были регулярно ставить респондентов в тупик. Например, самый первый блок: «важнейший вопрос касался уровня и степени аутсорсинга логистических функций предприятиями». Набор вопросов вызывает полное недоумение. Что же, собственно, является предметом исследования — аутсорсинг логистических процессов или степень производственной кооперации промышленных предприятий?

И этот вопрос остается актуальным в течение всего ознакомления с данным исследованием. Довольно странно смотрится термин «логистические процессы» в первых блоках исследования рядом с другими терминами, раскрывающими, собственно, содержание этих самых процессов.

Ключевым моментом реализуемости и, соответственно, возможной степени аутсорсинга является универсальность логистических операций для значительного количества потребителей данных услуг в регионе. Логистические процессы различных отраслей отличаются на технологическом уровне складирования и транспортировки, не говоря уже о бизнес-процессах.

Объединив в одном исследовании металлургию с пищевой промышленностью, можно получить только «среднюю температуру по больнице»: в морге +5°C, в реанимации +42°C, — и данное исследование это и демонстрирует.

При этом стоит подчеркнуть, что выводы данного исследования были вполне предсказуемы. Например, мало кто сомневался, что степени аутсорсинга процессов «производство» или «хранение сырья и компонентов» будут иметь наименьшие уровни, не говоря уже о том, что весьма сомнительно относить эти процессы к собственно логистическим.

Разбирать детально все странности данного исследования малоинтересно. Складывается впечатление, что господа грамотно освоили бюджет ОАО «РЖД», напустив высококонечного тумана. На мой взгляд, ценность данного исследования очень сомнительна и не имеет какой-либо практической значимости (разве что для самих исполнителей). В то же время вопросы развития аутсорсинга логистических процессов действительно очень актуальны для нашей страны.

Взгляды на аутсорсинг логистических операций могут диаметрально отличаться в зависимости от того, о каком звене цепи поставки идет речь.

Вполне понятны жалобы логистических операторов, жадущих «отаутсорсить» крупные производственные компании, на то, что у грузовладельцев нестабильный производственный процесс, барьеры в сознании и т.п. Но производственные компании имеют позаказную систему производства, и планы отгрузки могут меняться на декадном горизонте и даже на более коротких отрезках времени. И вот тут возникает вопрос: готов ли логистический оператор разделить с грузовладельцем издержки от непрерывного перепланирования производства и отгрузки?



Когда мы обсуждаем вопросы аутсорсинга логистики, всегда необходимо учитывать, что при унификации производственных процессов и оборудования по отраслям последним конкурентным преимуществом для компаний становится эффективность логистических процессов. Логистические инфраструктура и технологии, находящиеся в собственности грузовладельца, позволяют хеджировать риски удорожания логистических услуг и долгосрочно планировать затраты и развитие.

В заключение необходимо подчеркнуть, что важнейшим фактором, влияющим на перспективы развития аутсорсинга логистических процессов, является слабое развитие логистической инфраструктуры в нашей стране, причем это касается любого ее элемента: транспортного, складского, портового.

К сожалению, текущее состояние отечественного кредитного рынка и фактическое отсутствие государственной поддержки развития логистической инфраструктуры не позволяют надеяться на сколько-нибудь серьезные перспективы в этой области.

Могу пожелать логистическим операторам разрабатывать и внедрять новые технологии обработки грузов, обеспечивающие унификацию грузопотоков и сокращение издержек.