

КОММЕНТАРИЙ К ИССЛЕДОВАНИЮ ORACLE В РОССИИ

В марте этого года компания Oracle провела исследование, чтобы выяснить, как крупные компании управляют своими цепочками создания стоимости. Специалисты опрашивали представителей топ-менеджмента предприятий из 9 стран региона EMEA, включая Россию.

Две трети опрошенных признали: за последний год они сталкивались с тем, что форс-мажорные обстоятельства нарушали их цепочки создания стоимости.

В среднем потери от таких инцидентов составляли €519 838, но в некоторых случаях они доходили до астрономических — €20 млн.

Мы обратились к представителям российских компаний — логистических операторов с просьбой прокомментировать результаты исследования. Всем респондентам мы задавали четыре вопроса:

1. Имели ли место непредсказуемые сбои в цепочках поставок, организованные вашей компанией?
2. С какими из перечисленных в исследовании проблем вам приходилось больше всего сталкиваться и как они решались?
3. Как вы оцениваете риски при формировании цепочек?
4. Есть ли разница в формировании и надежности цепочек в России и Западной Европы и Америки? Чем это вызвано?

Результаты нашего небольшого «исследования по результатам исследования» перед вами.

«ЛОГИСТИКА В РОССИИ ОЩУЩАЕТ НЕДОСТАТОК ИНФРАСТРУКТУРЫ»



**АЛЕКСАНДР
МАНУНИН**
STS Logistics,
директор
по развитию

STS Logistics — профессиональный логистический оператор, предоставляющий услуги аутсорсинга в управлении цепями поставок на товарных рынках. Приоритетными задачей для компании является наивысшее качество оказываемых услуг, что подразумевает полный контроль местонахождения товара и соблюдения сроков доставки на протяжении всей цепи поставки, а также предварительную оценку рисков и выработку методик их элиминации еще на этапе подготовки проекта.

Комплекс проблем, влияющий на цепь поставок, условно можно разделить на подконтрольные человеку и возникшие вследствие природных или экономических факторов. Принципы бизнеса логистического оператора предполагают подготовку к нестандартным ситуациям и выработку запасного варианта решения в случае реальной опасности для бизнеса



клиента, а также нивелирование последствий непредвиденных ситуаций. Однако не всегда можно предугадать природные катаклизмы, столь типичные для российской зимы — а ведь из-за них могут увеличиться транзитные сроки, груз может быть поврежден или даже утерян. Случаи повреждения или утраты груза довольно редки, однако ущерб по каждому из них всегда возмещается, так как все грузы, перевозимые STS Logistics, страхуются в обязательном порядке.

Трудности соблюдения и трактовки таможенного законодательства — довольно популярные проблемы для участников ВЭД. Однако именно опыт и определенные отраслевые наработки логистического оператора являются теми факторами, из-за которых большинство импортеров предпочитают обращаться за услугами к профессионалам.

Регулярное влияние на формирование цепей поставок оказывает и внешнеэкономическая политика, проводимая государством. Ежегодное выделение разрешений на проезд иностранным перевозчикам влияет на баланс транспортных сил в европейско-российском сообщении. Данная мера защищает интересы российских транспортных компаний, но негативно сказывается на стоимости перевозки, которая увеличивается по мере уменьшения количества разрешений у иностранных перевозчиков.



Решением проблемы для компаний, импортирующих товары на территорию РФ, в данном случае снова будет обращение за услугами к логистическим операторам. Последние используют различные инструменты, для того чтобы сделать бизнес своих клиентов более прогнозируемым.

Основным инструментом оценки рисков является опыт компании, накопленный за 17 лет работы на логистическом рынке России и СНГ. Выработанные отраслевые решения для разных видов бизнеса учитывают все особенности логистики определенной товарной группы, позволяют обойти подводные камни и разработать наиболее выгодное логистическое решение.

Широкая филиальная сеть STS Logistics (от Америки до Японии) решает вопрос контроля товара в пути на всех стадиях от производителя до конечного потребителя, что предполагает быстрое принятие решений в случае непредвиденных ситуаций.

Конечно, в каждой стране существуют свои особенности в формировании цепи поставок. Очевидно, что в странах Западной Европы и Америки логистика начала свое развитие задолго до ее появления в России, в связи с чем западный логистический рынок можно назвать более устоявшимся. В первую очередь логистика в России ощущает недостаток инфраструктуры, а также частые законодательные изменения, что не может не влиять на надежность цепей поставок. Однако рынок логистики в России развивается достаточно быстро, привлекая западных логистических операторов, которые привносят свой опыт построения цепей поставок. А российские логистические компании перенимают опыт западных коллег и адаптируют его к условиям российской действительности.

«У НАС, КАК В МЧС, ЧЕТКО РЕГЛАМЕНТИРОВАНА СИСТЕМА ОПОВЕЩЕНИЯ И ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПРИ ВСЕВОЗМОЖНЫХ ЧП»



**АЛЕКСЕЙ
ДЕГТЯРЕВ**
ГК «ЖелДорЭкспедиция»,
управляющий
директор
по логистике

Работая на рынке транспортно-экспедиторских услуг, в том числе почтово-багажных перевозок, время от времени обязательно сталкиваешься с непредсказуемыми сбоями в цепочках поставок. Факторы сбоя можно разделить на внешние и внутренние. Что касается именно нашей организации, к внешним факторам относятся прежде всего всевозможные временные ограничения (запреты), вводимые со стороны наших партнеров — ОАО «РЖД» (ОАО «ФПК»), так и со стороны государственных органов (Минтранс и пр.), а также погодные условия (особенно влияют на автоперевозки в зимний период). К внутренним факторам относятся, конечно же, всевозможные технологические сбои на наших распределительных центрах. Причинами технологических сбоев могут быть как ошибки в информационной системе, так и технические поломки основного терминального оборудования. Порой влияет и пресловутый человеческий фактор, когда из-за неправильного планирования, неверных управленческих решений, неправильно введенной в базу данных информации возникает аврал (затаривание складских площадей, пересортица, потери и порча грузов и т.д.). Естественно, ликвидация этого аврала сопряжена с дополнительными издержками. Поэтому если на внешние факторы воздействовать практически невозможно, то влияние внутренних факторов можно (и жизненно необходимо!) минимизировать. Введение в работу на складах WMS-систем (в том числе с применением штрих-кодирования), реализация прозрачной системы планирования логистики грузов и транспортных средств, четкая регламентация и постоянное улучшение внутренних бизнес-процессов, обучение, развитие и удержание высококвалифицированного персонала, ППР основного технологического оборудования — вот слагаемые уменьшения рисков внутренних сбоев в цепочках поставок. И наша компания перманентно этим занимается.

Если говорить об оценке рисков при формировании цепочек поставок, скажу открыто, нам нет нужды заниматься этим. На текущий момент специалисты нашей компании стараются упреждать возможные сбои, а при возникновении проблемы решать ее максимально оперативно. И ключевым фактором в данном случае является эффективная система внутренней коммуникации компании. У нас, как в МЧС, четко регламентирована система оповещения и принятия решений при всевозможных ЧП.

В принципах формирования цепочек поставок в России, Европе и Америке особой разницы нет, а в надежности, несомненно, есть. Так же как есть огромная разница в надежности и комфорте автомобилей «Лада», «Мерседес» и «Форд». А если серьезно, различия в законодательствах стран, в развитии транспортной инфраструктуры, информационных системах и технологиях даже в протяженности территории страны являются определяющими факторами надежности цепочек поставок.