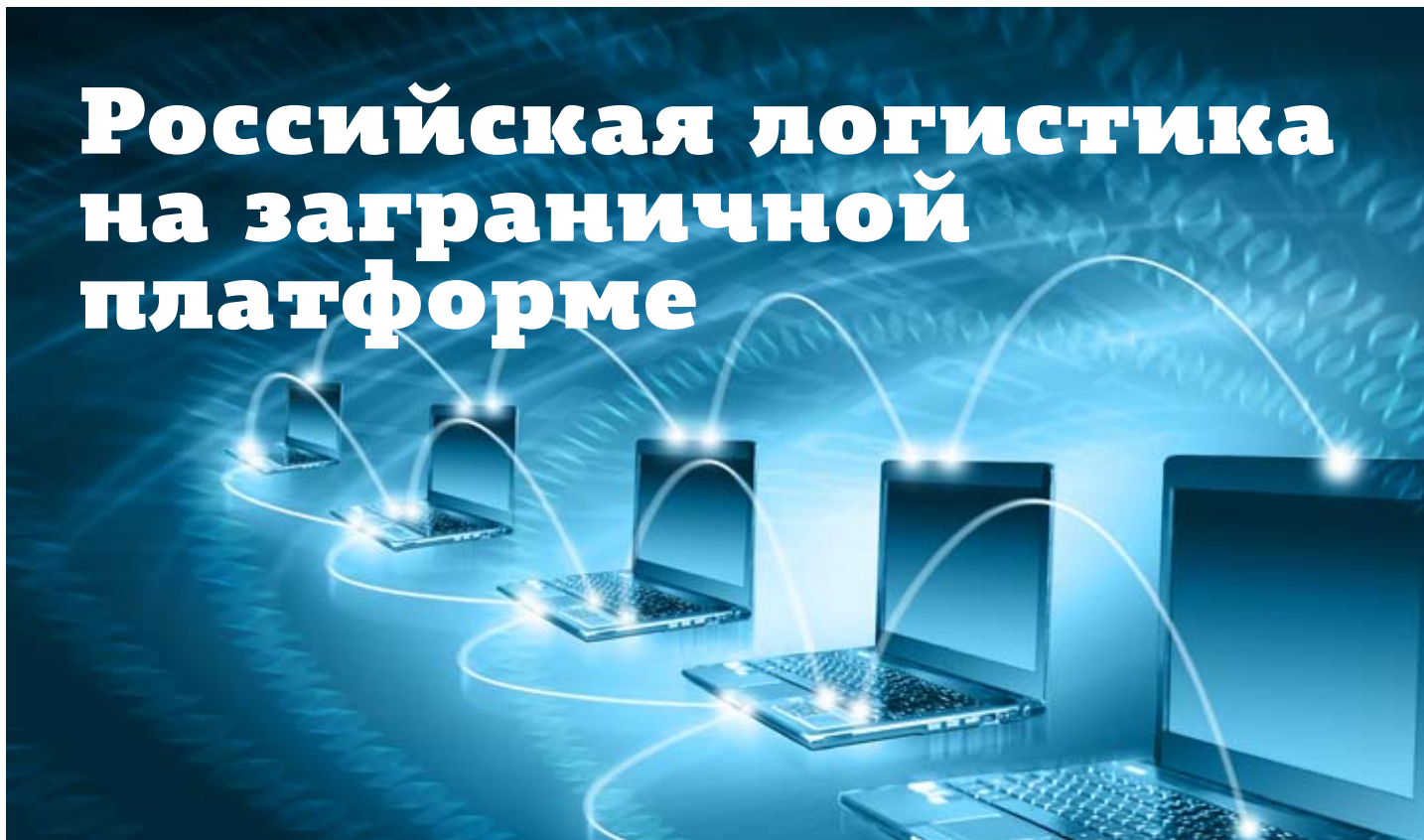


Российская логистика на заграничной платформе



В России пока нет электронных платформ отечественного производства для управления всей логистической цепочкой клиента. Причина, на первый взгляд, проста: компаний, способных предложить такую услугу, мало, да и пользуются они зарубежными разработками. Но на самом деле все сложнее. Полноценная комплексная логистика и аутсорсинг логистических услуг возможны только при открытости бизнес-процессов, которой в РФ мешает и устоявшийся менталитет предпринимателей, и жесткие условия ведения бизнеса, и его недостаточная поддержка со стороны государства.

Без IT меня чуть-чуть...

В наше время сложно представить себе предприятие, деятельность которого хотя бы частично не была автоматизирована. Рабочие процессы в разных компаниях, включая логистические, могут управляться такими системами, как ERP (планирование ресурсов предприятия), CRM (управление взаимоотношениями с клиентами), TMS (транспортировкой), WMS (складом), YMS (грузовой площадкой), HRMS (человеческими ресурсами), 1С (финансами) и другими. Они могут быть как интегрированными, так и самостоятельными. В последнем случае системы связываются между собой специальными интеграционными решениями (модулями). Для типичной компании, которая развивает-

ся эволюционно, характерен именно второй случай.

Что касается управления цепями поставок в формате 3PL и 4PL, то наиболее популярными в России платформами директор по развитию портала «Логистика» Брысбек Ташбаев считает продукты таких компаний, как JDA, Microsoft, Oracle, PSI Logistics и SAP. «Компаний-разработчики начинают предлагать и облачные решения. Они дешевле, но их использование порождает вопрос безопасности бизнеса, так как операционные и финансовые данные находятся на ресурсе внешнего поставщика услуг», – отмечает эксперт.

Задачи, которые могут быть решены путем использования информационных технологий, самые разные

– от управления логистикой клиента в комплексе, начиная от поставки сырья на производство и заканчивая доставкой готовой продукции потребителю, до более простых вариантов, обеспечивающих части цепочек.

Говоря об услугах, связанных с полной интеграцией логистического оператора в бизнес-процессы клиента, эксперты обычно упоминают компанию GEFCO, имеющую достаточный опыт в 4PL, но в Европе. Российские компании занимаются частями цепей поставок.

Где собака зарыта

Электронная платформа логистического оператора обычно управляет четырьмя потоками – финансовым,

материальным, информационным (по большому счету самым главным, так как его жизнь начинается задолго до процесса производства и перемещения товара, да и умирает он последним) и услугами, которые оператор берет на стороне. Нетрудно догадаться, что сложнее всего – транспортная составляющая, особенно в том случае, если в нее входят таможенные операции (для России это, как правило, импорт комплектующих для продукта, производимого на территории РФ). Вот пример. Пару лет назад в Саратовской области открылся немецкий завод, выпускающий строительные инструменты марки Bosch, 2/3 производственных площадей которого занял склад комплектующих, потому что время их доставки из-за рубежа оказалось значительно меньше времени таможенной очистки. Вынужденное хранение двухнедельного запаса на

складе, конечно, нерационально, но в то же время это реальность, с которой приходится мириться.

Основная же транспортная сложность состоит в том, что для создания хорошо управляемого и информационно обеспеченного парка из четырех возможных видов перевозки можно выбрать только один – автомобильный. Остальные либо не снабжены

ревозки, информационное сопровождение построено на платформе, позволяющей контролировать не только свои бизнес-процессы, и но и те, что заказчик передал в управление.

Генеральный директор ЗАО «Русский логистический провайдер» Руслан Кисс считает, что низкая частота подобной практики в РФ объясняется не только малым количеством

ВРЕЗКА

современной инфраструктурой, либо непредсказуемы по срокам доставки груза. Поэтому и IT-решений для мультимодальной логистики, в отличие от Европы и США, у нас пока нет. Автопарком и оперировать легче – например, в компании FM Logistic, использующей в основном автопе-

крупных логистических игроков, но и ментальностью наших предпринимателей и их неготовностью открывать бизнес-процессы третьей стороне, ведь двойная бухгалтерия, сокрытие доходов, серые схемы выплаты зарплаты сотрудникам – не редкость для российского бизнеса, а порой – условия

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Наталия Семичастнова,
исполнительный директор компании
«АстроСофт»:



– Нужно отметить, что зачастую автоматизация позволяет по-новому взглянуть на бизнес-процессы компании и решить множество проблем, связанных с двойной работой, настройкой внутренних маршрутов документации, а также выявить узкие

места в существующих бизнес-процессах, то есть стать катализатором для перемен стратегического характера. В нашей практике выполнения заказов для российских компаний есть и создание системы контроля исполнительской дисциплины для ООО «Трансойл», чья территориальная распределенность создавала некоторые сложности в управлении, и автоматизация расчета зарплаты и управления ресурсами для большой отечественной судоходной компании. Стоит отметить и то, что клиентами востребованы различные системы, которые дают возможность наглядно и четко увидеть этапы работы транспортной компании. Современные технологии позволяют визуализировать заполнение складских пространств, перемещение грузов и прохождение транспортом определенного маршрута. Важно, что такие системы работают как на стационарных компьютерах, так и на мобильных устройствах.

Игорь Ребельский,
директор компании VIG Trans:



– Мы перепробовали много вариантов оптимизации бизнес-процессов с помощью готовых программных продуктов в области логистических услуг, но результаты нас не устраивали, в частности, из-за того, что в них присутствовали ненужные нам функции. Поэтому было принято решение

разработать свой IT-продукт с целью встраивания его в жизнь компании. Какие задачи были решены в итоге? Во-первых, программное обеспечение позволило сократить количество недоработок из-за человеческого фактора. Например, менеджер не сразу передал заявку на расчет логистам и таможенному отделу. Такой проблемы теперь нет, так как, получив запрос от клиента, менеджер заводит его в программу, где информация становится доступна всем отделам. Во-вторых, клиент в режиме online может отслеживать местонахождение груза и этап выполнения заявки. Функция доступна 24 часа в сутки и предоставляет совершенно точную информацию, так как автоматизация процесса полностью исключает ошибки. В-третьих, финансовая составляющая позволяет грамотно управлять денежными потоками. В-четвертых, решены вопросы логистики складского учета на нашем складе в Очаково – все процессы приемки и хранения грузов там автоматизированы.



ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Борис Бух,
ДИРЕКТОР ЦЕНТРА КОМПЕТЕНЦИЙ
КОМПАНИИ ITELTA В РОССИИ:



– Внедрение ИТ в рабочие процессы требует структурного подхода. Например, в нашей компании сформирована специальная команда сотрудников, состоящая из представителя

центра компетенции, производственных специалистов, ИТ-департамента, отдела обучения, подразделения качества и других. Рабочая группа проводит полную оценку всех предоставляемых клиенту услуг и выделяет этапы, на которых использование информационных технологий позволяет ускорить и упростить работу. Обычно через полгода после внедрения информационных новинок уже можно подводить итоги и делать выводы, насколько целесообразно задействование той или иной ИТ-системы, после чего принимается решение по дальнейшему ее применению. Такую проверку уже прошли некоторые программы, которые активно используются в нашей компании.

Чаще всего мы внедряем ИТ в работу по управлению складом. В нашей компании невозможно работать без программы WMS, так как она полностью отслеживает весь путь товара и дает возможность взаимодействовать с ИТ-программами наших клиентов, использующих различные учетные системы. Выставление платежей клиентам еще до конца не автоматизировано, но мы к этому неуклонно движемся.

выживания. «Мы придем к тому, что не только финансовая, но и технологическая составляющая бизнеса станет прозрачной, это необходимо для движения вперед», – добавляет он.

ТАНЦУЕМ ОТ СКЛАДА

«Следует отметить, что довольно часто информационные технологии развиваются вместе с логистической компанией, стартуя от складской логистики». Такая тенденция характерна не только для России. Первично складской бизнес был ориентирован на сдачу площадей в аренду, потом появилось ответственное хранение, затем – дополнительные сервисы. Обычно процесс продолжался при соединении транспортной услуги по доставке грузов либо на производство, либо к потребителю.

ИТ-сервисы для складов сейчас достигли такого уровня, что с товарами, лежащими на полках, в буквальном смысле можно разговаривать. Руководитель отдела внешних и интеграционных решений компании FM Logistic Виктория Сербина рассказывает, что ее коллеги из Польши и Франции внедрили на своих складах голосовой пикинг (voice picking). «WMS выдает указания в голосовой форме, а сборщик докладывает о завершении операции, используя гарнитуру, при этом его речь автоматически идентифицируется. Технология позволяет обойтись без радиотерминалов и традиционных сборочных листов пикинга, что благотворно влияет на производительность труда. Опираясь на опыт зарубежных кол-

лег, мы решили внедрить голосовые технологии на складских комплексах в России», – поясняет она. Такое же решение приняли и в финской компании Itella, которая использует voice picking в Финляндии и занимается его апробированием на российских складах.

Современные ИТ-решения делают логистику живой, встраивающейся в действия человека. Это может касаться и процессов в целом, например торговли. Так, логистический оператор компании Hugo Boss AG (производство и продажа одежды) создал технологическую платформу, объединяющую всю сеть магазинов-заказчиков и фабрик-производств. Она анализирует заявки, автоматически сформированные в магазинах путем считывания штрихкода в момент продажи товара, и организует поставку и в магазины, и на соответствующие склады. Открыв торговлю в России, компания включила российские подразделения в общую ИТ-платформу точно так же, как в любом офисе нового сотрудника включают в корпоративную сеть.

Управление запасами и доставка товаров востребованы на сегодняшний день отечественными предпринимателями. Есть спрос и на большее – комплексные логистические услуги, но вот предложений пока мало. По мнению Р. Кисса, это связано с медленным развитием управленческих логистических платформ. «Здесь мы сильно отстаем от Европы и США и в основном адаптируем куски готовых решений под российские условия», – констатирует эксперт.

Действительно, даже крупные российские компании зачастую работают на уровне автоматизации, соответствующем 90-м годам прошлого столетия. Руководитель департамента коммерческих проектов ЗАО «ИнтэлЛекс» Дмитрий Шутченко уверен, что в транспортно-логистическом комплексе перспективы внедрения ИТ зависят в первую очередь от понимания руководством компаний необходимости внедрения систем класса TMS (Transportation Management System). «Рост конкуренции в транспортной сфере приведет к осознанию того, что экономия, которую помогает осуществить ИТ-система, будет суще-

ВРЕЗКА

ственной. Кроме того, на первый план выйдет оперативность взаимодействия с клиентом и качество обслуживания, которые невозможны без применения современных технологий», – поясняет он. Европейские компании осознали это давно, поэтому весьма серьезно вкладываются в свое информационное обеспечение и инфраструктуру, а цифры вложений в развитие ИТ у нас отличаются на порядок.

Стоит отметить, что особенности транспортной отрасли, законодательства и бухгалтерского учета в России не позволяют в полной мере внедрять решения зарубежных вендоров, так как требуется очень серьезная переработка программного обеспечения под отечественную специфику. Это первая причина, по которой ПО западных поставщиков слабо внедряется в транспортно-логистических компаниях России. Вторая причина – высокая стоимость этого программного обеспечения. «По опыту работы нашей компании могу сказать, что для успешного внедрения TMS-системы необходимы комплексные знания и большой опыт консультантов и внедренцев. Его невозможно получить на одном объек-


те, так как даже очень похожие по виду бизнеса предприятия могут радикально отличаться своими внутренними бизнес-процессами. В нашем случае среди 80 внедренных невозможно найти два одинаковых, а возможности ИТ-службы самого предприятия, как правило, ограничены. Поэтому нужен опыт как ИТ-профессионалов, так и специалистов в предметной области», – считает Д. Шутченко.

«Можно сказать, что рынок не удовлетворяет потребностям, – рассказывает Денис Мокшин, руководитель отдела технологий Major Cargo Service. – На сегодняшний день крупные вендоры предлагают множество комплекс-

ных решений, которые сами по себе, может быть, и недороги, но их внедрение стоит больших вложений, а окупятся они лишь через десятки лет. Именно поэтому воспользоваться данными решениями могут лишь единицы».

При этом участники рынка отмечают, что за последние 10 лет предложения по программным продуктам в сфере логистики увеличились в разы, несмотря на то, что базой рождения новых ИТ для логистики сегодня можно считать только профильные железнодорожные вузы, где открыты факультеты управления цепями поставок.

Но самый тяжелый тормоз, с точки зрения Р. Кисса, – отсутствие межведомственного электронного взаимодействия в РФ. Как только оно будет налажено, появятся и условия для развития электронных логистических платформ, а ведение бизнеса станет более прозрачным. Если же государство в обмен на открытый бизнес предоставит предпринимателю реальные преференции, партнерство станет выгодным для обеих сторон. Но первый шаг к компромиссу должен сделать тот, у кого больше полномочий.

МАРИНА ЕРМОЛЕНКО 

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

ДМИТРИЙ КОЛЬЦОВ,
**РУКОВОДИТЕЛЬ ГРУППЫ ВНУТРЕННЕЙ
АВТОМАТИЗАЦИИ CITY EXPRESS:**



– Мы используем мобильные терминалы, с помощью которых курьеры получают информацию о поступивших заказах на доставку, отмечают полученные и доставленные отправления, заносят информацию по отправ-

лениям. Также мобильные терминалы собирают информацию о местоположении курьеров, которая оперативно поступает к диспетчерам и позволяет оптимизировать маршруты доставки и загрузку курьеров. Внедрение таких технологий позволяет снизить затраты и улучшить бизнес-процессы, например, повысив скорость и качество отслеживания выполняемых операций. Перспективная задача – автоматизация маршрутизации получения и доставки отправок. На данный момент она не решена из-за сложности учета всех параметров: доставку может выполнять как пеший курьер, так и курьер на автомобиле, важно учесть пробки на маршрутах.

ВИКТОРИЯ СЕРБИНА,
**РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ВНЕШНИХ
И ИНТЕГРАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ КОМПАНИИ
FM LOGISTIC:**



– Сейчас можно автоматизировать почти все сегменты рабочего процесса, и по нашему опыту могу сказать, что возврат инвестиций при этом происходит довольно быстро.

К сожалению, на рынке достаточно трудно найти поставщиков ИТ-решений, которые бы знали специфику работы складских комплексов. К примеру, в нашей компании есть подразделение FM2I, которое занимается проектированием, разработкой, внедрением и развертыванием инновационных решений на каждой платформе FM. Наличие такой службы в FM Logistic является несомненным плюсом, так как наши ИТ-специалисты знают специфику работы склада, транспорта, копакинга, supply chain изнутри.

Но даже наша компания приобретает некоторые решения на рынке. Предпочтений в выборе поставщиков нет, каждый раз мы проводим тендер с прозрачной и понятной процедурой. Самое главное, чтобы решение удовлетворяло наши потребности, а особое внимание мы обращаем на SLA (Service Level Agreement) и условия поддержки системы.