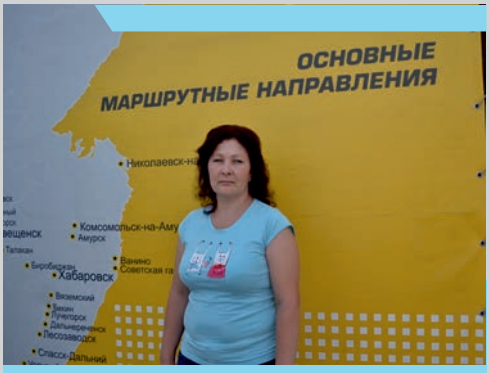
Ежеквартальный интернет-журнал

logist dv

№ 3, 2013

6 К 75-летию Хабаровского края

8 Где снять склад? Взгляд специалиста



30 Логистика в лицах: Ольга Зименок

Тема номера:

Склад.....8

События отрасли 2

Городская логистика 4

События 75 лет Хабаровскому краю! 6

Мнение эксперта Склад ответственного хранения: разрушаем мифы 12

Мнение эксперта Неликвиды 14

Мнение эксперта Диаграмма Исикавы на службе у логиста 16

Событие «Светлана»-К: склад очень ответственного хранения 18

Событие Экскурсия на завод «Амур-пиво» 20

Событие Добро пожаловать, или Детям вход воспрещен! 22

Зарубежный опыт Размышления по поводу презентации продукта 26

Зарубежный опыт Coedo Brewery & Beautiful Beer 28

Логистика в лицах «Ты живешь, когда ты нужен!» 30

Событие Первый турнир по волейболу среди логистов 32

Обсуждаем проблемы прошлого номера О логистике, русском языке и здравом смысле 34

Литобзор Книги по теме 38

logist dv

РЕДАКЦИЯ

Главный редактор Анна Кочемасова

Выпускающий редактор Мария Логинова

Дизайн-макет Артем Буханец, Ольга Серикова

Верстка Мария Логинова

Корректура Мария Логинова

ДЛЯ СВЯЗИ

Телефон 65-88-65

E-mail redaktor@logistdv.ru

LOGISTDV MAGAZINE

Editor-in-chief Anna Kochemasova

Managing editor Maria Loginova

Designers Artem Buhanec, Olga Serikova

Layout Maria Loginova

Учредитель: ООО ДВМЦЛ
Адрес редакции г. Хабаровск, 680030, ул. Запарина, 51

По вопросам размещения материалов обращаться: redaktor@logistdv.ru, тел.: 65-88-65

За содержание рекламной информации ответственность несет рекламодатель, он также отвечает за достоверность рекламы, соблюдение авторских прав и других прав третьих лиц, за наличие в рекламных материалах ссылок, предусмотренных законодательством.
Перепечатка материалов и использование их в любой форме возможны при наличии ссылки на данное издание. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Выход в свет: 27.05.2013 г.
Журнал выпускается ежеквартально, размещается в свободном доступе.
18+
Издается при поддержке администрации города Хабаровска

От редакции

Здравствуйте, коллеги!

Третий выпуск нашего журнала Logistdv посвящен вопросам складской логистики. Наверное, нам удалось поднять и обсудить несколько вопросов, волновавших нас в момент, когда мы определяли его будущую тематику. Почему склад?

1) Тема управления складскими операциями и самим складским хозяйством всегда интересовала участников наших мероприятий, а в период работы Первой Дальневосточной конференции по логистике (в 2011 году) была одной из ключевых тем работы. Если помните, на конференции принял тогда участие А. Максимовский, г. Москва. И конференция и семинар вызвали живой интерес слушателей.

2) Хабаровск, как ни крути, крупный по масштабам региона логистической центр, через который проходят мощные товаропотоки. А развитый, современный складской комплекс – обязательный атрибут цепи поставок. Не секрет, что в городе функционирует ряд складских объектов. Но хватает ли этих мощностей для бесперебойной работы всей бизнес системы? Попытаемся определиться с ответом.

3) Нам повезло побывать на некоторых складских объектах города. Спешим поделиться впечатлениями.

4) Осень – традиционное начало серии выставочных мероприятий (в том числе и в логистике).
Напоминаем, 19–22 сентября в Хабаровске пройдет выставка «Транспорт ДВ региона 2013» (ЛАМ). А в Москве состоится две интересные на наш взгляд тематические выставки.

9–12 сентября Ежегодный Международный выставочный форум InterLogistika (МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»).
21–24 октября – СКЛАД. ТРАНСПОРТ. ЛОГИСТИКА – 2013 (Экспоцентр на Красной Пресне).
В разделе «Зарубежный опыт» разбирается совсем не складская тема. Так уж получилось. Надеемся, тем не менее, что понравится.

Мы также разместили в номере информацию о городских логистических объектах, построенных в Хабаровске в юбилейный для города год. Не смогли обойти вниманием приближающийся юбилей края.

Остается добавить, что верстка номера проходила в сложный для города и края период, когда отметка воды в Амуре дошла до критического уровня. Мы выражаем восхищение всеми представителями нашей отрасли, которые принимали участие в борьбе со стихией, желаем всем успехов, здоровья и спокойствия!

Приятного прочтения!

Искренне ваша,
главный редактор,
генеральный директор
ООО «Дальневосточный международный
центр логистики» (портал Logistdv),
Анна Кочемасова
anna@logistdv.ru, тел: 8-924-220-75-64

События отрасли в мае–августе 2013 года

Май

Вышел в свет 2-й номер журнала Logistdv
Источник: Logistdv.ru

В связи с окончанием строительства капитального моста через Амурскую протоку самый длинный в мире понтонный мост (через Амурскую протоку) открыли в последний раз. Понтонный мост является сложным инженерным сооружением протяженностью 746 метров и пропускной способностью 500 автомобилей в сутки.
Источник: dvnovosti.ru

Федеральная антимонопольная служба реанимировала идею приватизации морских причалов. На долю одного стивидора предлагается отвести не более 35% причалов в каждом порту. Этого опасаются в первую очередь крупные операторы, ведь они могут лишиться большей части мощностей.

В настоящее время большинство причалов переданы в аренду операторам на 49 лет, что сравнимо с пользованием на праве собственности.
Источник: http://rbcdaily.ru

В Морском порту «Восточный» Находкинской таможни проводится эксперимент, в результате которого должно сократиться время пребывания контейнеров с товарами в порту с 14 дней до 10, а транзит – с 11 до 8 дней.
Источник: www.vch.ru

Июнь

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности одобрила изменения в железнодорожное законодательство, которые делают платным отстой вагонов частных операторов на путях общего пользования.
Источник: http://www.gudok.ru

Министр транспорта Максим Соколов пообещал поддержать проект строительства объездной дороги вокруг Хабаровска, строительство которой может обойтись в 25–30 млрд рублей.
Источник: http://www.27region.ru

Представитель Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Анатолий Пчелин на выездном совещании Минтранса в Хабаровске озвучил затраты федерального бюджета, планируемые на восстановление и модернизацию дальневосточных аэропортов. «Все крупные аэропорты округа, а таких 18, будут реконструироваться в рамках ФЦП развития транспортной системы. На это предусмотрено 43,2 млрд рублей».
Источник:http://www.27region.ru

Стоимость строительства моста через Амурскую протоку составит 4 млрд 458 млн рублей, объект будет сдан в запланированный срок в ноябре текущего года.
Источник: http://www.27region.ru

19 миллиардов 856 миллионов рублей планируется выделить в 2013 году на строительство и реконструкцию дорог. Планируется построить дорогу «Амга» в Республике Саха (Якутия), автомобильную дорогу «Уссурийск–Пограничный-госграница» в Приморском крае, в Хабаровском крае – дорогу «Хабаровск - Лидога-Ванино с подъездом в Комсомольску-на-Амуре», а также дорогу «Селихино – Николаевск-на-Амуре», дорогу «Комсомольск – Березовый – Амгунь – Могды – Чегдомын», а также строительство автомобильного моста через протоку Амурская.
Источник: http://www.27region.ru

Июль

С 1 июля вступает в силу постановление Правительства Российской Федерации от 21.01.2013 г. № 20 «О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации».

Как информирует официальный сайт ГИБДД, данным постановлением в Правила дорожного движения вносится новый знак дополнительной информации (табличка) «Фотовидеофиксация» и соответствующая ей дорожная разметка.
Источник: http://www.27region.ru

Минэкономразвития подготовило модель долгосрочного регулирования железнодорожных тарифов. Ведомство предлагает три варианта индексации: инфляция плюс 1,4%, на уровне инфляции и инфляция минус 1,5%.
Источник: www.logistic.ru, http://transmap.ru

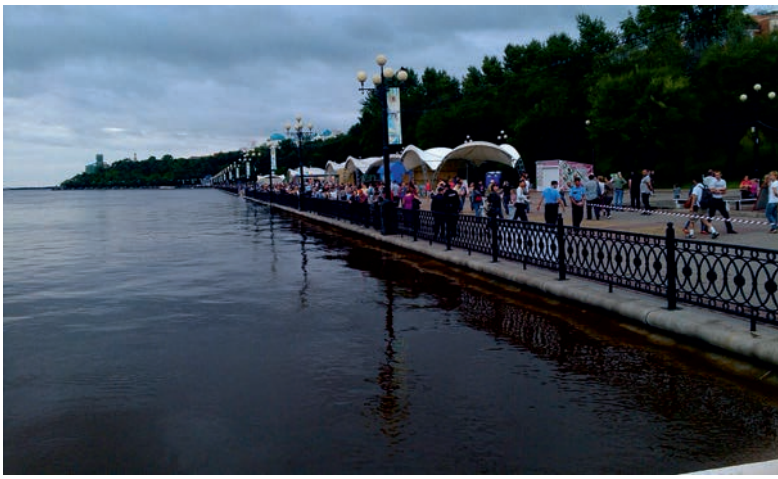
ОАО «РЖД» в 2013 году планирует повысить скорость движения грузовых поездов на пяти участках Транссибирской и четырех участках Байкало-Амурской магистралей на Восточно-Сибирской железной дороге (ВСЖД). Сделать это предполагается за счет укладки бесстыкового пути.
Источник: www.rzd-partner.ru

В ЕАО готовятся к строительству железнодорожного моста в Китай. Строительство нового мостового перехода начнется в октябре 2013 года одновременно с российской и китайской стороны. Мост рассчитан на пропуск 18 млн тонн грузов. По планам мост должен быть сдан в первом полугодии 2016 года. По нему в Китай пойдет руда, а в Россию – контейнеры.
Источник: http://www.gudok.ru

Август

Поезд по российско-китайскому участку Махалино – Камышовая – Хуньчунь совершил демонстрационную поездку. Возобновление сообщения Махалино – Хуньчунь позволит ежегодно увеличивать на 6% перевозки контейнеров по действующим паромным линиям, связывающим южнокорейские и приморские порты, с последующим их транзитом в Китай.
Источник: http://www.gudok.ru

Уровень воды в Амуре превысил столетний исторический максимум и 3 сентября 2013 года в районе города Хабаровска достиг отметки 8,02 метра. Исторический максимум подъема воды был зафиксиро-ван в 1897 году и составил тогда 6,42 метра.
В зоне подтопления оказались десятки населенных пунктов, тысячи жилых домов, сотни тысяч гектар посевов. Ущерб от наводнения оценивается примерно в четыре миллиарда рублей.
Источник: mchs.gov.ru



11 лет назад (2002) под Хабаровском был открыт уникальный по своей протяженности мост через Амурскую протоку. Его длина – 750 метров. Это единственное подобное сооружение в России. Мост был построен в рекордные сроки – всего за месяц. Является частью Транссибирской магистрали и федеральной автотрассы М58 «Амур»: Чита – Хабаровск. Длина совмещенной части 2599 м, с подъездными эстакадами 3890,5 м.

Городская логистика

В этом году наш любимый город отметил круглую дату – 155 лет. Яркий праздник горожане и гости города обсуждали еще долго и с большим удовольствием. Юбиляр получил разнообразные подарки от предприятий, организаций, городов-побратимов, самих жителей. Предлагаем вспомнить, какие объекты логистической отрасли появились в Хабаровске в этот юбилейный год.

Мост через Амурскую протоку

Мост соединит с «большой землей» остров Большой Уссурийский, где сегодня располагается поселок, сельскохозяйственное предприятие, а в будущем здесь на границе с Китайской народной республикой появится туристско-рекреационная зона.

Длина моста составляет 957 метров. Общая протяженность дороги с правобережными и левобережными подходами составит 5 километров 100 метров. Стоимость строительства составит 4 млрд. 458 млн. рублей. С начала строительства уже освоено 3 млрд. 293 млн. рублей, в том числе в 2013 году 773 млн. руб. В 2013 году планируется освоить из федерального бюджета 1 млрд. 604 млн. рублей, а из бюджета Хабаровского края – 205 млн. рублей. Планируемый срок ввода объекта – ноябрь 2013 года. Мост в первую очередь предназначен для жителей острова и отдыхающих.
Источник: www.dvnovosti.ru

Новые транспортные развязки появятся в Хабаровске

В управлении дорог и внешнего благоустройства администрации Хабаровска завершена работа над комплексной программой по развитию улично-дорожной сети города до 2025 года.

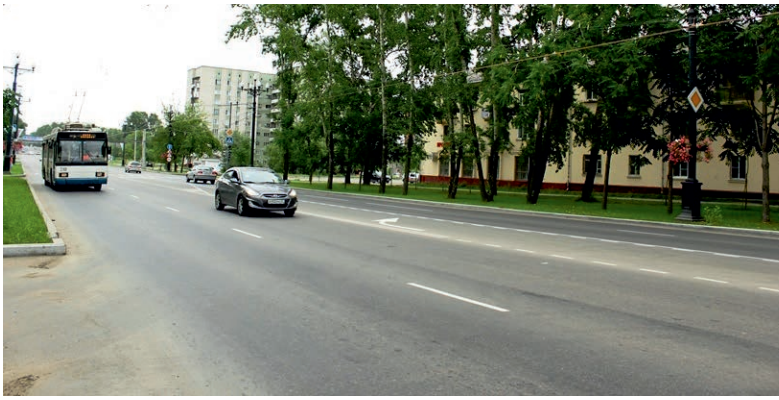
Большая перспектива ожидает улицу Даниловского, у нее появится выход на улицу Выборгскую. Соединятся и улицы Тихоокеанская с Ленинградской через Сибирскую, где будет построен путепровод над Транссибом. Тогда тот огромный поток автомобилей, который пересекает перекресток Воронежская — Большая, перераспределится, и люди быстрее смогут попасть в центр.

Проспект 60-летия Октября должен стать скоростной магистралью с минимальным количеством светофоров и наземных пешеходных переходов. Минтранс принял решение до 2015 года ликвидировать все нерегулируемые пешеходные переходы, потому что они дают большой процент аварийности.
Источник: http://www.rigma.info

Матвеевское шоссе станет одной из лучших трасс Хабаровска

Одной из лучших и презентабельных трасс Хабаровска в скором времени станет Матвеевское шоссе. Капитальный ремонт шоссе уже подходит к концу. Отрезок проезжей части, подвергшийся реконструкции, расширился на два километра. Таким образом движение стало пятиполосным.

Расширение шоссе позволило сократить количество пробок, движение стало более свободным. Фонари на обочине дороги украшены городскими цветами, обновлены пешеходные переходы.
Источник: http://amurmedia.ru



Реконструкция дорог города

В этом году улицу Серышева расширили на одну полосу, а на улице Калинина сделали дополнительный «карман» для остановки общественного транспорта. По словам начальника управления дорог и внешнего благоустройства Олега Гроо, пропускная способность данного транспортного узла увеличилась на 30%.

Этим летом изменилась и улица Ленина, где проезжую часть расширили до шести полос, оборудовали автобусную остановку.

Также реконструирована улица Дикопольцева. Главными задачами реконструкции являлись: передача земель в собственность муниципалитета, снос ветхих строений и перекладка сетей.

Кроме того, мэр поручил проработать вопрос реконструкции трамвайных путей от ГУПРовского городка до улицы Ленина так, чтобы

межрельсовое пространство было заасфальтировано. Александр Соколов побывал также в районе ТЭЦ-1, улицы Алеутской, Ворошилова, Клубной, Юбилейной, Руднева, Тихоокеанской.

В целом градоначальник дал удовлетворительную оценку качества ямочного ремонта. В этом году на него уже потрачено около 140 миллионов рублей. До конца года будет направлено еще 137 миллионов рублей. Также для улучшения транспортной ситуации продолжатся работы по оптимизации работы светофоров в Хабаровске.
Источник: http://habarovsk.bezformata.ru

Хабаровские дороги оснастят новыми видеокамерами

Транспортная сеть Хабаровска в ближайшее время серьезно пополнится новыми видеокамерами слежения и фиксации.

Напомним, что на дорогах Хабаровска уже появилась новая предупреждающая разметка. Изображение фотоаппарата на дорожном полотне сообщает, что через 100 метров установлен прибор фиксации. Предупреждающие знаки и разметку так же установят и за городом.

К августу сотрудники ГИБДД планируют установить камеры фиксации на трассе М—60, тем самым обезопасив хабаровчан во время путешествий к морю.
Источник: http://www.dvhab.ru/

Строительство пяти надземных и подземных переходов запланировано в Хабаровске

Для оптимизации дорожной обстановке в Хабаровске на самых напряженных участках появятся новые подземные и надземные переходы. В планах муниципалитета – строительство трех надземных и двух подземных переходов.

«В проекте сегодня один переход готов по проспекту 60-летия октября, три находятся еще в работе по улицам Муравьева-Амурского и Карла Маркса. Еще с один проектом по улице Тихоокеанской начинаем работать. Это первоочередные переходы – два из них надземных, три из них подземных. Конечно, это дорогостоящие работы, но они обязательно дадут результат», – прокомментировал мэр Александр Соколов.

На данный момент департамент архитектуры и строительства городской администрации заканчивает проектирование трех подземных переходов на пересечении улиц Муравьева-Амурского и Карла Маркса с Калинина, Пушкина и Дикопольцева. Стоимость одного перехода может достичь 100 миллионов рублей. Приблизительные сроки начала строительства – 2014 год.

Надземный переход в районе ТОГУ должен стать частью проекта по расширению улицы Тихоокеанской. Строительство объекта должно завершиться в 2015 году.
http://www.khab-open.ru

Министр транспорта России предложил хабаровчанам активнее летать

Пока новые дороги в Хабаровском крае дорожают, авиаперевозчики снижают цены на билеты по своим маршрутам.

В Хабаровске Максим Соколов представил новую программу поддержки пассажирских авиаперевозок на местных линиях. По его словам, никогда в современной истории России не было столько госпрограмм поддержки авиатранспортной системы. Более 10 млрд рублей, как пообещал министр, будет направлено на развитие различных форматов авиатранспорта.

Следующей мерой является субсидирование перевозок с Дальнего Востока и Сибири в европейскую часть страны и обратно.
Источник: http://hab.mk.ru

Развитие аэропорта Хабаровск (Новый)

С 2005 года запущена программа долгосрочного развития аэропорта Хабаровск (Новый). Задачи развития объекта прописаны вплоть да 2030 года. Среди них увеличение пропускной способности до 2,5 млн. пассажиров в год к 2020 году и до 4 млн. пассажиров к 2030. А также увеличение грузооборота до 50 тыс. тонн к 2030 и 74 тыс. тонн к 2030 годам.

75 лет Хабаровскому краю!

В этом году Хабаровскому краю исполняется 75 лет. В связи со знаменательной датой, мы решили вспомнить о развитии логистических объектов края.

Мост на Большой Уссурийский остров

Железобетонный двухполосный автомобильный мост будет введен в эксплуатацию в октябре 2013 года. Мост пересечёт Амурскую протоку, соединит материковую часть Хабаровского края с Большим Уссурийским островом и далее с Китаем.

Реконструкция трассы М-60

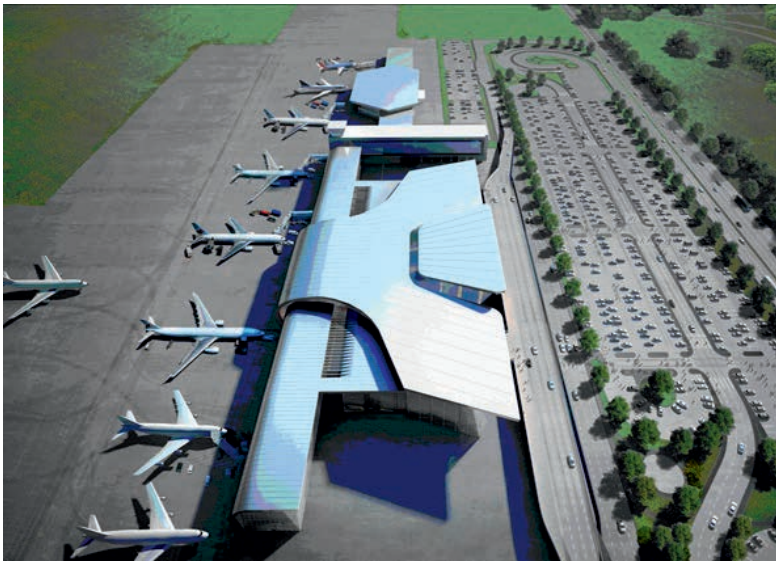
Полным ходом идет реконструкция дороги «Хабаровск-Владивосток». Проектом предусмотрено 4 полосы в каждом направлении транспортной развязки и ни одного пересечения в одном уровне. Стоимость реконструкции федеральной трассы М-60 «Уссури» – 43 млрд рублей. К 2021 году планируется полностью завершить этот масштабный проект. Напомним, длинна трассы – 760 км.

Развитие дорог края

Дорога Лидога – Ванино, протяженностью 347 км, будет сдана в эксплуатацию в 2016г. Реконструированную трассу Комсомольск-на-Амуре – Чегдомын, протяженностью около 500 км, планируется ввести в эксплуатацию так же в 2016 году.

Дорогу Селихино - Богородское - Николаевск-на-Амуре планируется ввести в 2018 году.

Реконструкция аэродромной системы хабаровского аэропорта



Будет выделено порядка 7,3 млрд рублей на реконструкцию аэродромной зоны Хабаровского аэропорта, основная часть средств (около 6 млрд руб) будет освоена к 2015 году. В рамках выполнения мероприятий госпрограммы «Развитие транспортной системы России», будут выполнены реконструкции взлетно-посадочной полосы, перрона, строительство аэростатной станции, очистных сооружений, ограждений и дренажной системы.

Программа развития региональной авиасети

В рамках краевой целевой программы «Развитие транспортной системы Хабаровского края» на период 2013-2020 гг. Предусмотрены меры поддержки «Хабаровских авиалиний», включающие в себя: замену отработавших свой срок экономически малоэффективных самолетов и наземной техники аэропортов. В 2013 – 2016 годах будут приобретены четыре современных воздушных судна вместимостью до 60 пассажиров. В 2016 – 2020 годах планируется приобретение трех авиасудов.

Проект железной дороги на Сахалин

Проект строительства железной дороги между Хабаровским краем и Сахалинской областью входит в Федеральную целевую программу развития транспортной системы России. Помимо прокладки железнодорожных путей, он предполагает строительство моста или тоннеля через пролив Невельского. Который свяжет Сахалин с материковой частью России. Такая дорога, также позволит придать новый импульс развитию Николаевска-на-Амуре.

Чистая вода в Хабаровске из Тунгусского месторождения

Тунгусский водозабор увеличит объем поставки воды в Хабаровск в 4 раза. Объем воды с Тунгусского месторождения, поступающей жителям Хабаровска, увеличится с нынешних 25 тысяч кубометров в сутки до 106 кубометров в сутки в 2014 году.

Портовая особая экономическая зона в Советской Гавани

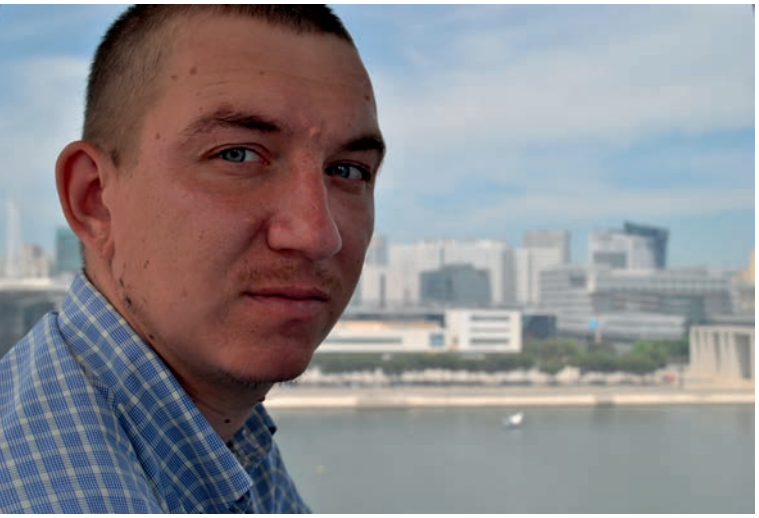
У ПОЭЗ «Советская Гавань» появились потенциальные резиденты. Заявки на заключение с ними соглашений находятся сейчас на рассмотрении в экспертном совете по портовой зоне. По оценкам специалистов, за 50 лет экономическая зона принесет 150 млрд рублей инвестиций. Грузопереработка через морские порты в Ванино и Советской Гавани к 2020 году может составить 125,0 млн. тонн в год с учётом существующего грузопотока.

Источник: http://habarovsk.moigorod.ru

Складская недвижимость в Хабаровске: где снять слад? Взгляд специалиста

Практически любой предприниматель, так или иначе связанный с реализацией каких-либо товаров, рано или поздно сталкивается с необходимостью организации складской обработки своих товарных потоков.

Текст: Петр Гурьянов, руководитель логистического центра «Дальневосточный» ЗАО "Шнейдер Электрик»



Фактически, в настоящий момент существует две модели организации склада.

1) Содержание собственного склада. Здесь мы подразумеваем, прежде всего, наличие штатного персонала, обеспечивающего грузообработку. Помещения и оборудование могут быть как в собственности, так и арендованными.

2) Использование стороннего склада. Речь идет о передаче складской функции логистическому (складскому) оператору, который обеспечит профессиональное логистическое обслуживание.

Естественно, этими двумя моделями способ организации складского хозяйства не ограничивается. Например, можно в собственном помещении содержать аутстаффинговых грузчиков (наемную бригаду), можно использовать для перевалки собственных грузов склады временного хранения транспортных компаний (СВХ), организуя по предварительным договоренностям доступ на них своему персоналу (например, экспедитору-грузчику) и т.д. Моделей организации можно придумать множество, но, так или иначе, на самом первоначальном этапе выбор руководителя будет сведен двум вариантам:

1. Делаем сами (возможно, с привлечением консультантов);
2. Отдаем профессионалам (складскому оператору).

В рамках данной статьи мы не будем рассматривать преимущества и недостатки обеих моделей, остановимся на одном ключевом моменте: и в первом, и во втором случае бизнесу придется столкнуться с проблемой выбора непосредственно складской площадки. В первом – буквально, во втором – среди существующих предложений операторов. А в Хабаровске данный выбор, к нашему большому сожалению, не богат.

Впрочем, количество разнообразных торговых предприятий в нашем городе постоянно растет, а раз люди что-то продают, значит, где-то это все хранится. Следовательно, возможности для хранения есть. Их надо обнаружить и детально рассмотреть. Этим и займемся.

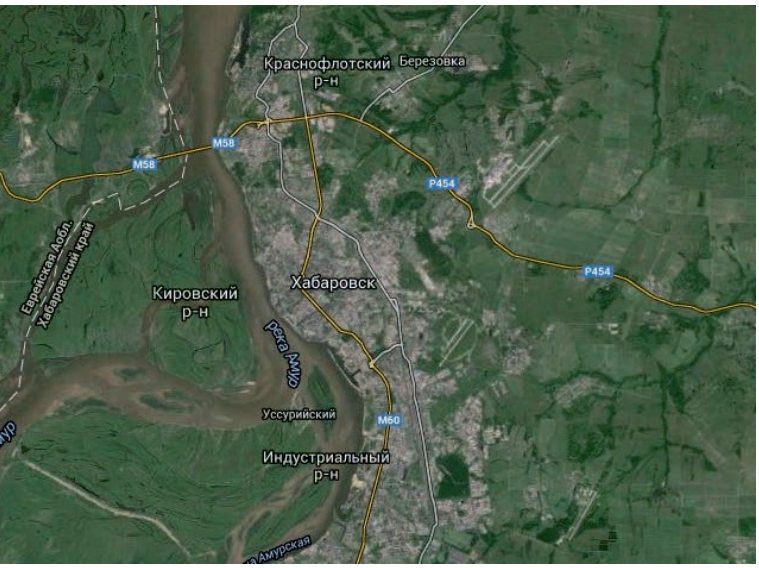
Где традиционно располагаются склады на постсоветсвом пространстве? В большинстве случаев, на месте бывших промышленных зон и индустриальных монстров. Логично. Промышленная зона времен СССР – это наличие мощной инфраструктуры (электро- и теплоэнергия, система водоснабжения и канализации, подъездные пути авто- и железнодорожного транспорта). Плюс огромное количество пустующих строений и площадей, вполне подходящих для организации на их месте более или менее современных логистических площадок. То есть, приходя в том или ином качестве в бывшую промышленную зону, потенциальный инвестор – складской девелопер – получает экономию в части затрат на подведение инфраструктуры и строительные работы.

Есть и свои минусы. Советское наследие в виде заводов и промышленных зон слабо подходит для организации на их базе современных высококлассных складов (начиная от «В+» и выше). Требования к нагрузкам на полы (одно из основных требований к современным складам) и высотности помещений для складов категории «В+» и «А» значительно превосходят возможности цехов, возведенных в 60-х годах прошлого века.

Но для не слишком прихотливого заказчика и в таком помещении можно организовать вполне устраивающий его по уровню склад. Этим, как показывает практика, в Хабаровске и занимается абсолютное большинство собственников и арендаторов складских площадей.

Радостно, что в Хабаровске такого рода советское наследие присутствует и расположено оно географически вдоль реки и железной дороги, как и сам город, растянутый на 47 км вдоль Амура и Транссибирской магистрали.

Объекты экс промышленной направленности можно найти, практически, в любом районе города. В Южном микрорайоне – это крупнейший в городе «Южный промышленный узел»; в Центральном районе – территории завода «Дальэнергомаш» и «Промсвязь»; в Северном округе – территории завода «Дальдизель», завода «Сплав» и другие объекты (в прошлом промышленного и военного назначения).



Кроме этого, географическое расположение Хабаровска очень выгодно с транспортно-логистической точки зрения. Фактически, город является своеобразным буфером-накопителем для грузов, следующих с Востока на Запад и в обратном направлении по железной дороге и с недавних пор по автомобильным трассам (город стоит на Транссибе, а также соединяет автомобильные трассы М-60 «Уссури» и М-58 «Амур»).

Визуально грузопотоки, проходящие через Хабаровск, можно представить в виде «рогатки». Одна «ветка» входит с Западного направления через Амурский мост, и разветвляясь внутри города. Две оставшиеся ветки уходят в Северном (Комсомольск-на-Амуре, Ванино, Сахалин) и Южном направлениях (Приморье). Соответственно, в зависимости от потребностей бизнеса, можно наиболее выгодным образом разместить складские мощности. Это отличный ресурс для развития в будущем современного логопарка.

А сегодня, приняв концепцию транспортной «рогатки», будем рассматривать возможности организации склада в том или ином районе города (исходя из того транспортного направления, в котором работает бизнес).

Центральный округ

Начнем с Центрального округа, ибо в Хабаровске все, что находится в центре – это престижно. Прежде всего, престижность и удобство обусловленно тем, что именно в Центральном районе города сосредоточена основная деловая активность города, в том числе государственных и муниципальных органов.

Если рассматривать в этом районе территорию завода «Дальэнергомаш» как основного поставщика площадей для аренды, то в придачу к расположению в престижном центральном районе мы получаем выделенную железнодорожную ветку со станции Хабаровск-1 и подъездные пути для крупнотонажного автомобильного транспорта. Плюс развитая инфраструктура: связь, широкополосный Интернет, все виды коммуникаций (электроэнергия, тепловодо обеспечение) и все привычные для любого человека удобства.

Но с другой стороны, именно расположение в центре города является главным «транспортным» минусом данной территории. Высокая дорожная загруженность центральной части города и ограниченная возможность проезда большегрузных автомобилей в этой части Хабаровска (на большинстве улиц действует круглогодичный запрет на движение большегрузов) – это серьезный минус для размещения логистических мощностей здесь.

Какой смысл иметь склад там, куда не может пробиться грузовик сквозь вечные пробки рабочего дня, а большегруз вынужден ехать окольными путями, объезжая «запретные» улицы кругами по 10–15 км?

Однако если необходимо доставлять мелкие партии товаров потребителям, равномерно расположенным в различных частях города, то именно транспортная доступность района размещения склада в Центральном районе является его конкурентным преимуществом. Равноудаленность Центрального района от Южного и Северного позволит минимизировать пробеги транспорта за счет расположения склада.

Хорошим примером тому будет мелкооптовая доставка канцелярских принадлежностей в офисы. Или доставка питьевой воды (как компаниям, так и частным лицам).

Очевидно, что при оценке варианта организации склада в Центральном районе необходимо, помимо инфраструктурных и неких «имиджевых» плюсов, внимательно оценить и описанные минусы. И хотя это очевидно, но автор статьи лично и неоднократно сталкивался с тем, что арендованые площади в центре города из-за транспортных проблем не давали компании желаемого преимущества, а в последствие, чтобы минимизировать потери, арендаторам приходилось кардинально пересматривать схемы работы.

Северный округ

Чем привлекателен Северный округ? Именно в него «заходит» Амурский мост и заканчивается трасса М-58. Сюда входят автомобильные грузовые потоки из западных регионов страны. С открытием трассы М-58 и постоянным увеличением ЖД-тарифов, этот путь становится все более популярным. Объездная трасса позволяет попасть на трассу Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре, полностью минуя жилые районы. Это является несомненным плюсом. И, если бизнес ориентирован на работу с северными территориями края (портом Ванино, Сахалином) и основные потоки идут как раз из (в) западных регионов страны, географически расположение идеальное.

Что касается складских мощностей в этом районе, то тут все сложнее. Фактически большая часть территорий Северного округа в свое время была так или иначе задействована под оборонные нужды. Именно здесь находилась база Краснознаменной Амурской флотилии, оборонные заводы «Сплав» и «Звезда». Складские же площади предоставляются, в основном, заводом «Сплав». Площадей достаточно много, они разных размеров, оснащения и состояния. Но расположение завода не дает возможности полноценно использовать выгодное расположение района. Чтобы

попасть на его территорию непосредственно с моста, необходимо воспользоваться городскими улицами. И хотя сейчас в этом районе улицы пока не перегружены даже в часы пик, здесь ведется активная жилищная застройка. Вполне возможно, что лет через пять транспортная ситуация в районе повторит ситуацию в Центральном. А завод «Сплав» превратиться во второй «Энергомаш»: удобно, престижно с точки зрения расположения, но тяжеловато для транспорта.

Пока же расположение склада в Северном округе – достаточно интересное решение для бизнеса, если склад в нем играет распределительную роль в обработке потоков «запад страны – север края – Сахалин».

Для ведения бизнеса непосредственно в Хабаровске (обслуживание торговых точек, например), расположение не очень удачное по следующим причинам: удаленность расположения от центра и Индустриального района (самого заселенного на данный момент, соответственно, имеющего самый высокий уровень потребления). Малое количество дорог в центр города. Как следствие, утренний и вечерний дорожный коллапс на двух основных (и единственных) путях, соединяющих центр и Севреный, обеспечен.

То есть ситуация такая же, как и в случае непосредственно с центром, описанным выше, но плюс накладывается еще и удаленность Северного от основных районов сосредоточения потребления.

И еще: Северный округ в настоящий момент наименее заселен в Хабаровске. Соответственно, персонал высокого качества для работы на объектах в данном районе, подобрать сложно. Про этот нюанс часто забывают, когда принимают решение размещать свои объекты в этих краях. А транспортная доступность того же завода «Сплав» оставляет желать лучшего: всего один маршрут общественного транспорта из центра города. И приходится руководству бизнеса либо организовывать доставку сотрудников, собирая их из различных частей города, либо довольствоваться местными кадрами (не самого высокого качества).

Южный округ

В нашем обзоре осталась одна неохваченная ветка – это Южный округ Хабаровска. Самый населенный район Хабаровска – Индустриальный – относится именно к Южному округу. Здесь же расположен крупнейший поставщик складских и производственных площадей города – Южный промышленный узел. Что он из себя представляет? Когда-то здесь располагались крупнейшие промышленные предприятия и базы снабжения в городе и регионе. Такие названия, как «Завод алюминиевых конструкций», «Росбакалея», «Завод отопительного оборудования», «Бумбаза» знакомы многим логистам города.

Для Хабаровского логиста при слове «Росбакалея» перед мысленным взором возникает не продуктовый магазин, а комплекс складов разного уровня. «Завод алюминиевых конструкций» же воспринимается не как завод (хотя он до сих пор что-то производит), а как площадка, на которой можно разместить производство и склады приемлемого для малого и среднего бизнеса масштаба.

Но начнем, традиционно, с расположения. Южный промузел фактически находится за чертой города. Границы совпадают с юго-восточной границей Хабаровска. «Входные ворота» промзоны – пересечение проспекта 60-лет Октября и улицы Суворова. Дальше идет село Ильинка и трасса М-60. Именно расположение практически на трассе в свое время дало серьезный толчок развитию этой территории как складской. Автор лично сталкивался с тем, что иногородние водители прекрасно, без всяких навигаторов ориентируются в расположении различных объектов промзоны (а их там действительно много), но при этом совершенно не знают остального Хабаровска.

Южный промузел стал в свое время перевалочным узлом грузопотоков из Приморья в Хабаровск и обратно. До открытия трассы М-58 (Чита – Хабаровск), многие товары с Запада шли по железной дороге до Хабаровска, здесь перегружались на фуры и далее – в Приморье, Так получалось и быстрее и дешевле. Инвесторы не могли обойти вниманием огромное количество объектов промышленной недвижимости, сосредоточенной в районе. И постепенно пустовавшие ранее цеха заводов начали облагораживаться и обретать новую жизнь.

Так объекты «Росбакалеи» поголовно представляют собой склады совершенно разных товаров. По меркам Хабаровска, эту базу можно назвать логопарком. С большой натяжкой, конечно же, но все-таки. Судите сами: в наличии ЖД-ветка, неограниченный подъезд любого вида автотранспорта, несколько десятков тысяч метров складских площадей различного уровня, огромное кол-во арендаторов, хранящих и обрабатывающих здесь практически любые грузы – от косметики до табака и от продуктов питания до оборудования сотовой связи.

В рабочее время здесь периодически можно видеть очередь из фур на въезд на территорию базы, а погрузо-разгрузочная рампа не пустует, практически, никогда. Возможно, кто-то представил себя красивую картинку из рекламного буклета, например логопарка «Домодедовский». Но в Хабаровске все несколько иначе.

Объекты складской недвижимости «Росбакалеи» – это склады, построенные еще в советское время как продовольственные. Темные, по типу погребов помещения (хотя они не находятся под землей, окна в большинстве складов отсутствуют), тяжеленные откатные металлические ворота, никаких современных технологичных сэндвич-решений. Само собой, ни о какой теплоизоляции при погрузке-разгрузке речь не идет. Само слово «доклевеллер» вряд ли слышал кто-либо из собственников этой недвижимости.

Но с другой стороны, в Хабаровске практически нет складов,которые можно было бы классифицировать как «А», «В», «С». И уровень «Росбакалеи» – это хороший средний Хабаровский уровень. Например, качество полов в большинстве складов позволяет использовать гидравлические телеги и устанавливать стеллажные конструкции для хранения продукции.

Наличие пандуса на протяжении всего объекта позволяет достаточно серьезно ускорить процессы погрузки-выгрузки транспорта. Отсутствие окон из минуса легко превращается в плюс, когда речь заходит о безопасности объекта. Да и много ли вы видели современных складских комплексов, оборудованных большими обзорными окнами? Вопрос полумрака легко решается качественным освещением. Дополнительный плюс – возможность

аренды еще и офиса непосредственно на территории базы. Большое административное здание примыкает к складскому корпусу. Значит, можно поместить офис, либо какую-то его часть непосредственно рядом со складом.

Часто, такое решение позволяет руководителю бизнеса гораздо лучше контролировать работу логистики (чем «издалека»). Здесь в наличии высокоскоростной Интернет, телефоны и прочая привычная инфраструктура. Из минусов – расположение почти в самой глубине промзоны. От конечной остановки общественного транспорта пешком придется идти около 10 минут. Да и единственный маршрут автобуса ходит сюда крайне нерегулярно, соблюдая расписание лишь в начале и конце рабочего дня.

Еще один крупный собственник складских площадей в Южной промзоне – «Хабаровский завод алюминиевых конструкций». Бывший промышленный гигант в настоящий момент является, пожалуй, крупнейшим поставщиком производственных и складских помещений в городе. Площади совершенно разные – теплые, холодные, с прямым выходом на ЖД-рампу и без него, с уровнем пола, равным уровню земли, и «поднятым» полом, с соответствующей погрузочной рампой и т.д. Огромные цеха разграничиваются профнастилом согласно пожеланиям заказчиков. Соответственно, о размере площадей и дополнительных возможностях можно договориться с собственником.

Уровень самих площадей достаточно высок. Полы в цехах выдерживают серьезные нагрузки, высотность так же позволяет устанавливать стеллажные конструкции. Качество полов в цехах позволяет без ограничений использовать гидравлические телеги и электропогрузчики, которые зачастую достаточно требовательны к качеству полов.

Как уже было сказано выше, некоторые помещения оборудованы современными воротными системами ,что позволяет поддерживать необходимый тепловой режим. Интересной особенностью для некоторых арендаторов является то, что ЖД-ветка заходит прямо внутрь помещений цехов, что весьма облегчает разгрузку в зимний период (температура на ЖД-рампе выше, чем на улице, нет ветра и осадков).

Несмотря на то, что завод не производит впечатления «логопарка» (в отличие от «Росбакалеи»), для арендаторов здесь открываются более широкие возможности, да и качество площадей объективно выше «росбакалеевских».

Еще одним плюсом является расположение объекта – практически, в самом начале промзоны, 1 км от Проспекта 60 лет Октября, что может быть существенным плюсом до сотрудников, так как с проспекта уехать можно в любую точку города и даже без пересадки.

Но конечно, не обошлось без минусов. Как и любое помещение, не проектировавшееся изначально как склад, полноценным логистическим объектом стать оно не может. Например, совместное использование погрузочных доков на южной стороне объекта различными арендаторами, затруднено. Причина – в малом размере маневровой площадки для автомобилей. Одновременно там свободно не разъедутся даже две еврофуры. Им придется долго маневрировать, выкраивая друг для друга буквально сантиметры свободного пространства. Поэтому ареднаторам зачастую приходится согласовывать между собой время выгрузки транспортных средств, что весьма неудобно.

Еще одна транспортная проблема: сам объект представляет собой огромный прямоугольник. Подъездные пути тоже идут все под прямым углом. И «первый перекресток» (он уже даже получил нарицательное имя) в зимний период времени иногда становится непреодолимым для водителей фур – они просто не могут вписаться в узкий поворот под 90 градусов и, чаще всего силами грузополучателя, начинается «спасательная операция» по откапыванию полуприцепа из снега и вытаскивания застрявшей фуры.

В контексте Южного промузла стоит также упомянуть «Завод отопительного оборудования». Сам завод не занимается арендой помещений, подготовленных как склады, но на его территории присутствуют объекты, позиционирующиеся как склады ответственного хранения или сдаваемые в аренду. Это помещения бывших цехов завода, выкупленных в собственность сторонними предпринимателями и реконструированных именно как склады. Эти объекты – первая ласточка появления в городе складских девелоперов: люди изначально рассматривают приобретаемый объект как будущий сдаваемый в аренду склад, и все реконструкционные работы стараются вести именно в данном ключе.

Вообще, потенциал Южной промзоны огромен – ее расположение позволяет использовать объездные дороги (можно минуя центр города попасть с трассы М-60 на М-58) в полном объеме, близость самого населенного района города позволяет более тщательно подбирать персонал для работы, энергетическая инфраструктура осталась в наследие от промышленных объектов прошлого, а современные виды коммуникаций (сотовая связь, высокоскоростной Интернет) уже пришли сюда и только улучшаются.

В качестве примера: в 2005 году в районе «Росбакалеи» не было устойчивого приема сотовых операторов. Сейчас же активно «ловит» 3G-интернет практически в любой точке района.

Важно отметить, что для строительства первого в Хабаровске складского комплекса класса «А», компанией «Эй-Пи Трейд» был выбран именно этот район города.

В целом, Южный промузел в настоящий момент является крупнейшим сосредоточением складских площадей в городе и постоянно развивается. Многочисленные базы, экс-заводы и прочие объекты предлагают массу различных складов, площадок, ангаров.

По мнению автора, именно сюда рано или поздно придут крупные девелоперы и начнется развитие и строительство уже складов классов «А» и «В», благо инфраструктура уже присутствует, имидж «складского района» сложился и не будет отпугивать потенциальных арендаторов.

Резюме: состояние дел со складской недвижимостью в Хабаровске весьма далеко от совершенства. На рынке отсутствуют предложения высококлассных складов. Те предложения, которые существуют, в зависимости от района расположения, имеют многочисленные проблемы (чаще всего, проблемы транспортной доступности). Странная маркетинговая политика собственников площадей – неподготовленному человеку трудно, а часто и просто невозможно «взять и арендовать склад» – он просто не знает, куда ехать и к кому обращаться с вопросом. Надеюсь, эта статья поможет кому-то в поиске и оценке своего будущего склада.

Склад ответственного хранения: разрушаем мифы

В этой статье мне хотелось бы обсудить некоторые вопросы хранения груза на складах ответственного хранения. Услуги ответственного хранения весьма распространены в мире, в ряде случаев являются эффективными. Приобретение таких услуг дает предприятию возможность сконцентрироваться на своих ключевых компетенциях, отдав на аутсорсинг хранение и обработку груза.

Андрей Петрович Миненко,
управляющий Хабаровским филиалом компании «Светлана»-К

Данную услугу можно сравнить с аутсорсингом в кадровой политике, только если в случае ответственного хранения вы «нанимаете» весь процесс обработки и хранения груза (квалифицированный персонал, склад, спецтехнику, компьютерную и оргтехнику, стеллажи хранения и т.д.).

В России же все еще встречается мнение, что отдать груз на хранение профессионалам дороже, чем содержать свой арендованный склад.

Предлагаю на простейшем примере разобраться в ситуации и, возможно, развеять данный миф:

Итак, допустим, что мы средняя компания, производящая 100 наименований товара. Товар расфасован в короба средним весом 5–10 кг. Размер короба 0.02 куб.м.

Мы заключили договор поставки в торговые сети и организуем в Хабаровске склад для бесперебойной доставки товара. Товар предъявляет специфические требования к хранению: специальный тепловой и влажностный режим.

Пусть товар имеет среднюю оборачиваемость в 80–100 паллет в месяц. Для соблюдения сроков поставки нам необходимо иметь на складе запас. Соответственно, нам необходим склад для осуществления не только хранения, но и быстрого приема товара, и коробочного подбора товара для отгрузки, вместимостью 100 паллетомест хранения. Требуется склад класса В (В+) или С. Площадь – 300–400 кв. м.

Предприятие рассматривает два варианта.

Вариант 1.
Аренда склада

Основные статьи затрат по аренде складских площадей
1) Стоимость аренды квадратного метра (средняя стоимость аренды склада уровня С, В в Хабаровске составляет 500–600 рублей кв. м)

2) Коммунальные платежи, связь, охрана (от 5 до 20 тыс. руб.)

3) Персонал
- Кладовщик 1 – 30 тыс. руб.
- Грузчик (оператор склада) 2 – 30 тыс. руб.
- Оператор 1С (базы данных) 1 – 20 тыс. руб.
- Налоги и отчисления

Считаем:
- Аренда 300*500 = 150 тыс. руб.
- Коммунальные платеж, связь и пр. = от 5 до 20 тыс. руб.
- Зарплата, налоги и отчисления = 60–80 тыс. руб.

Очень грубый просчет дает нам цифру в 240 тыс. руб.

Вариант 2.
Склад ответственного хранения

Ответственное хранение осуществляется и соответственно тарифицируется по следующим операциям:

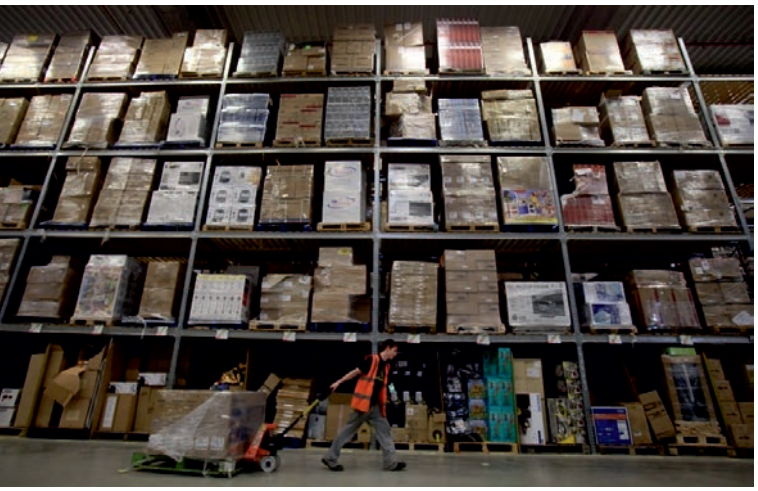
1) Вход – поступление товара на склад. Включает в себя:
- разгрузку товара – механизированную или ручную;
- прием товара;
- размещение на хранение (в т. ч. обмотка стреч, маркировка, фиксация сроков годности);
- обработку документов.

2) Хранение – нахождение товара в ячейке, паллета в месте хранения с фиксацией программно номера места.

3) Выход – отгрузка товара:

- подбор товара по заявке;
- перемещение с зоны хранения в зону отгрузки;
- погрузка товара – механизированная или ручная;
- обработка документов.

Проще говоря, склад работает по входу, хранению и выходу груза. Операции так же и тарифицируется.



В конечном итоге все зависит от интенсивности входа и выхода товара на склад. Поставщики услуг (зная конечную себестоимость хранения паллета места на складе, рассчитав по предварительным данным оборачиваемость товара) может путем повышения или понижения стоимости услуг выводить клиента на заданную стоимость обработки паллета.

Допустим при активном входе и выходе товара можно увеличить стоимость погрузо-разгрузочных работ (ПРР), но снизить стоимость хранения груза. В случае слабой интенсивности наоборот снизить стоимость ПРР и увеличить стоимость хранения.

Формируем тарифы примерно из средне-высоких по региону:

Хранение паллета мест (1м х 0.8м х 1,6) – от 17 до 30 рублей сутки
Погрузка / разгрузка механизированная за паллет от 50 – 200 рублей за паллет
Погрузка / разгрузка ручная (короб, мешок) – до 5 кг. От 3 до 10 рублей
Оформление документов (с печатной и электронной формы) – от 5 до 30 рублей

Подбор заказа короба, мешок – примерно равно ПРР или на 10% выше
– до 5 кг.
– от 5 кг. до 20 кг.
– свыше 20 кг до 50 кг.

Существует много дополнительных операций, но для упрощения мы их опустим.

В месяц у нас на склад поступает и выходит со склада от 80 до 100 паллет с товаром. По заданным параметрам на стандартный паллет с объемом 1.72 куба входит 86 коробов с товаром. Максимальный вход на склад в месяц составляет 8600 коробов. Хранения 100 паллет составляет 100* на 30 дней * на тариф (30) = 90 тыс. руб. ПРР механизированный – 20 тыс. руб., ПРР ручной – 86 тыс. руб. Подбор товара – 86 тыс. руб.

Итого с ручной разгрузкой хранение 90 тыс. руб., ПРР и подбор 172 тыс. руб.

Итого 262 тыс. руб.

Механизированная разгрузка = хранение 90 тыс. руб. + ПРР 20 тыс. руб. + подбор 86 тыс. руб. = 196 тыс. руб.

Среднее значение = 230 тыс. руб.

Даже приняв за основу достаточно высокие тарифы на услуги ответственного хранения, мы получаем определенную экономию. Однако существует и обратная сторона медали. Склад ответственного хранения будет работать только в установленное регламентом время, и если вам потребуется открыть склад после рабочего дня или в выходной, то услуги будут тарифицироваться в двойном размере. Кроме того, на арендованном складе вы можете хранить груз и с нарушениями технологий, навалом совмещать артикулы, не отслеживать сроки годности, перекладывая товар, и т. д.

Но это уже совсем другая история. История о штрафах торговых серей, потерях, пере сортах и т. д.

СПРАВКА: Что такое ответственное хранение?

По договору хранения одна сторона (хранитель) обязуется хранить вещь, переданную ей другой стороной (поклажедателем), и возвратить эту вещь в сохранности (п.1 ст. 886 ГК РФ).
Гражданский кодекс Российской Федерации достаточно подробно описывает правила, регламентирующие отношения в сфере договоров хранения имущества. Наряду с общими положениями (§ 1 гл.47 ГК РФ), относящимися ко всем видам договора хранения, гражданский кодекс включает правила, посвященные хранению на товарном складе, ответственному хранению (§ 2 гл.47 ГК РФ) и специальным видам хранения (§ 3 гл.47 ГК РФ).
Что касается стоимости услуг ответственного хранения, можно сказать следующее: если у вас совсем мало товара, скажем 2-30 паллет, то альтернативы услуги просто нет, потому что небольшие по площади складские помещения всегда в дефиците. Стоимость услуги в этом случае будет дешевле аренды. В целом же стоимость ответственного хранения сопоставима с собственным складом, но тут вы получаете ряд преимуществ. Вы не работаете с персоналом, у вас нет проблем с техникой и техническим обслуживанием помещения и многое другое. Если же у вас большие объемы, вы экономите на приобретении WMS системы.

LOGISTDV.RU

Неликвиды

Многие компании, по крайней мере в РФ, имеют много схожих проблем в управлении снабжением и запасами.
Одна из наиболее распространенных проблем – это «борьба с неликвидами».
В различных компаниях под неликвидами понимаются материалы, сырье, запасные части, ЗИПы, комплектующие, которые компании больше не потребуются.
Возникает вопрос: как определить, что именно компании не потребуется в обозримом будущем или не потребуется совсем?

Текст: Виктор Шиков

Критерии неликвидов, их следствия, примеры

Наиболее распространенные способы и подходы:

Проанализировать, какие позиции номенклатуры или ассортимента лежат на складе без движения достаточно продолжительный срок.

В разных компаниях по-разному определяется неликвид: кто-то оценивает за полгода, кто-то – за год, кто-то – за квартал.

И если в торговых компаниях подобный подход имеет смысл: даже если позиция ассортимента (определенная, как неликвид и выведенная из ассортимента) станет востребованной, то ее отсутствие существенного влияния на экономические показатели компании не окажет. То с производственными, в том числе с перерабатывающими или добывающими компаниями (например, нефтегазового сектора либо химической, металлургической отраслей) ситуация иная.

Если потребность в позиции отсутствовала последние 3-6-12 месяцев – это не значит, что эта потребность не появится в будущем, даже самом ближайшем.

Отсутствие потребности в позиции в течение 6–12 месяцев в производственных компаниях далеко не всегда означает, что это – неликвид.

Отсутствие движения или потребности – это всего лишь один из индикаторов.

Помимо отсутствия движения за период необходимо определить и классифицировать неликвиды.

Классификация неликвидов по типам

Одна из возможностей классификации – по причинам отсутствия движения.

Потребность в течение выбранного периода может отсутствовать по причине того, что:

- изменилась технология – используется другое оборудование, сырье и т.п.;
- позиция нерегулярной потребности – между возникновением потребности длительные перерывы (чаще всего это запасные части или агрегаты);
- брак поставщика, который принят предприятием (либо брак производства).
- запасные части к новому оборудованию, требующиеся редко – до выработки ресурса;
- комплектующие или оборудование под остановленный / замороженный инвестиционный проект;
- позиция с небольшим объемом потребления, но большим объемом транспортной партии;
- не сезон для потребления;
- порча расходных материалов или сырья (например, из-за окончания срока годности);
- некорректное нормирование потребности.

Поэтому, после того, как обнаружено отсутствие потребности в

течение достаточно продолжительного времени, например, полгода-год, – необходимо классифицировать, к какому же типу (по причине возникновения) неликвидов данная позиция относится.

Для начала необходимо классифицировать по типу материального потока, присутствующего в производственной компании:
· снабжение инвестиционных проектов;
· сырье и комплектующие для производства (включая расходные материалы);
· запасные части, узлы и агрегаты под замены для планового ремонта;
· запасные части, узлы и агрегаты под замены для внепланового ремонта.
Далее – разбираться в причинах.

Причины возникновения неликвидов

Причины возникновения неликвидов можно также классифицировать в разных разрезах.

Самое интересное, что причины возникновения неликвидов часто наиболее характерны для определенных потоков. Хотя есть и причины возникновения неликвидов, не зависящие от потока.

Например:
1. Вне зависимости от потока:
• Несогласованность подразделений и отсутствие информационного обмена внутри компании (наиболее распространенная причина возникновения неликвидов):
- изменилась технология – используется другое оборудование, сырье и т.п.;
- не сезон для потребления;
- комплектующие или оборудование под остановленный/замороженный проект
• Некорректное управление снабжением:
- позиция нерегулярной потребности – между возникновением потребности длительные перерывы (чаще всего – это запасные части или агрегаты);
- позиция с небольшим объемом потребления, но большим объемом транспортной партии;
- не сезон для потребления либо некорректное нормирование;
- порча расходных материалов или сырья (например, из-за окончания срока годности).

• 2. Индивидуально по потокам:
- Снабжение инвестиционных проектов:
- избыточный объем закупки под проект;
• Сырье и комплектующие для производства (включая расходные материалы):
- невозможность использовать закупленные расходные материалы, например, из-за окончания срока годности (использования).
• Запасные части, узлы и агрегаты под замены для ремонта:
- из-за ошибки в заказе / номенклатуре;
- из-за смены / устаревания оборудования запчасти, ЗИПы, узлы к оборудованию не выпускаются, а то, что выпускается – не подходит, например, по посадочным местам;
- некорректное нормирование.

Способы избавления от неликвидов, примеры

Определимся в терминологии: что значит избавиться от неликвидов?

Под избавлением от неликвидов мы понимаем две составляющих:
· ликвидацию запасов неликвидов;
· предупреждение их появления в дальнейшем.

Вариантов ликвидацию запасов неликвидов несколько:
· реализация неликвидов сторонним организациям;
· использование неликвидов в других проектах;
· переработка неликвидов не по основной технологии;
· реализация неликвидов через агентов / третьи лица;
· утилизация неликвидов как вторсырья;
· списание и утилизация.

Реализация неликвидов сторонним организациям
В этом случае организация находит потребителя на свои неликвиды.

При высокой степени контроля и найме оценщика необходимо задачу ставить не вообще «цена продажи на рынке», а «цена покупателя на рынке», так как цена часто декларируется производителем или прямым поставщиком на новые продукты и не учитывает реальные скидки.

Использование неликвидов в других проектах
Если есть такая возможность, то неликвиды стоит использовать в других проектах.

Переработка неликвидов не по основной технологии
Пример:

Выход брака на предприятии по производству стройматериалов. Брак – неликвид. Вид бракованной продукции – пластиковые подоконники и стеновые панели.

Из бракованной продукции стали производить скамейки (из подоконников) и полочки (из панелей).
Реализация неликвидов через агентов/ третьи лица
Необходимо определить реально возможную цену реализации, интересную/ выгодную компании и интерес 3-го лица.

Утилизация неликвидов, как вторсырья
Сдача в металлолом, как вариант.

Списание и утилизация
Возможно разовое списание, при большом объеме списания – частями поквартально.

Методы прогнозирования и предупреждения возникновения неликвидов
Неликвиды часто проще спрогнозировать, чем от них избавится. Избавление от неликвидов – это всегда дополнительные затраты:
· на организацию реализации (поиск потребителя) или переработки;
· потери в стоимости – часто стоимость реализации ниже реальной себестоимости.

Вообще, предупреждение неликвидов и их прогнозирование – это тема отдельного рассмотрения. Но об этом в другой раз.

Диаграмма Исикавы на службе у логиста

В вашей компании есть склад? Вам знакомо слово «инвентаризация»? О чем вы подумали, прочитав это слово? Какая первая мысль пришла вам в голову?
Многие скажут: «Ну вот, опять!» и трансформируют губки в бант. Что же такого таинственно-пугающего в этом слове из четырнадцати букв?

Текст: Дмитрий Манишин

Сфера деятельности: free-lance логистик
Место жительства: г. Новосибирск
- Победитель в общероссийском конкурсе на лучший бизнес-кейс в области логистики 2006 года, проводимый Координационным советом по логистике, г. Москва;
- Автор статьи в журнале «ЛогИнфо» (2013 г.);
- Автор двух статей в российском журнале «Логистика сегодня» (2009 г.);
- Автор семи статей в российском журнале «ЛОГИСТИК & система» (2006, 2007 гг.).

Ведь на самом деле инвентаризация это всего лишь простой пересчет того, что храниться у вас на складе и сделать это под силу даже ребенку, который научился считать, но почему-то это слово психологически на подсознательном уровне вызывает у сотрудников легкое недомогание, а некоторых даже бросает в пот или того хуже вводит в немой ступор.

Возможно, это связано с чувством вины, которое гложет каждого сотрудника где-то очень глубоко внутри. Вины за непреднамеренно сделанные ошибки при подсчете поступившего на склад товара. Вины за случайно неправильно оформленные приходные и отгрузочные документы в информационной системе. Чувство вины рождает страх, именно он и формирует у сотрудников компании негативные эмоции, связанные со словом «инвентаризация».

Кто-то подумает: «Вроде все делал правильно, как прописано в инструкциях, ошибок быть не должно», но тут же промелькнет мысль сомнения: «А вдруг ошибся, забыл, не туда посмотрел, не то ввел, не то взял?». И это зерно сомнения будет причиной бессонной ночи перед инвентаризацией и потерянного аппетита. Собравшись силами, как моральными, так и физическими, вы приходите на склад в день инвентаризации, согласно приказа о проведении данного действа. Все считаете, заполняете необходимые формы, акты, отчеты. Вроде все прошло как никогда хорошо, но вы с нетерпением ждете результатов и ночь после инвентаризации становится еще более мучительной.

В предвкушении начала нового рабочего дня и вы видите удивительный сон, в котором вы утром входите в офис, вас встречает с корзиной фруктов главный бухгалтер и торжественно объявляет: «Инвентаризация прошла успешно, все сошлось!». Вы от избытка чувств радости вскрикиваете: «Ура!» и просыпаетесь от своего же крика ровно за пять минут до срабатывания будильника. С приподнятым настроением приходите на работу и обнаруживаете гневного главного бухгалтера, произносящего еще более пугающие (чем «инвентаризация») слова: «Недостача», «Пересортица», «Излишки». Первая мысль в вашей голове: «Ну вот, опять!». Вы ловите себя на мысли, что где-то все это видели и слышали. Дежавю? День сурка?

И вот вы принимаете решение разобраться, что все же происходит в компании, почему каждый раз вы испытываете удивление при виде результатов инвентаризации? Откуда пересортица? Почему опять недостача? Может, завелся домовой?

Вроде все регламенты утверждены, бизнес-процессы прописаны, технологические карты согласованы, обучение сотрудников проведено, но почему систематически возникают сбои, приводящие к недостачам и пересортице?

Чтобы ответить на этот и многие другие вопросы необходимо провести тотальный аудит логистических бизнес-процессов.
О том, как проводить аудит, написано очень много. Эта статья не об этом.

Результаты аудита могут быть представлены в разных формах. Каждый решает сам, как ему удобней представлять данные, в какой форме, главное улучшить качество логистических бизнес-процессов, сделать это позволяют несколько инструментов.

В данной статье автор заостряет внимание читателя на диаграмме Исикавы, о данном методе анализа опубликовано достаточно информации, но только не применительно к логистике, а жаль, так как метод прост, нагляден и информативен. Автор советует каждому логисту взять диаграмму Исикавы на вооружение. Этот инструмент поможет вам навести порядок в логистике.

Прочитать о том, как построить саму диаграмму, изучить ее плюсы и минусы, узнать, кто и когда ее выдумал, вы можете, прочитав статью автора в журнале «ЛогИнфо» №3 (2013) страница 68 «Диаграмма Исикавы – философия в логистике?».

В данной статье будет рассмотрен практический пример применения диаграммы Исикавы как базиса «коллективного знания» для принятия управленческих корректирующих решений, направленных на улучшение качества логистических бизнес-процессов, охватывающих всю цепочку движения ТМЦ в компании и как результат сокращение до минимума (то есть до норм естественной убыли) – задача минимум, или полного исключения недостач, пересортиц и излишков по результатам инвентаризаций – задача максимум. Безусловно, есть множество компаний, в которых ни разу не было недостач – браво!

Вы хотите высыпаться до и после инвентаризации? Нет? На нет и суда нет, продолжайте подтасовывать и пускать песок в глаза акционерам. Да? Тогда рассмотрим пример. На примере будет показан общий принцип рассуждений при сборе данных и построении диаграммы Исикавы классического вида (для информации читателя есть еще процессный вид диаграммы Исикава).

Итак, наша проблема – постоянные количественные расхождения данных бухгалтерского учета с фактическим наличием ТМЦ на складе по результатам проведенных инвентаризаций за период (например, за три года).

В основном компании проводят только полную инвентаризацию и лишь один раз в год, для сдачи годовой бухгалтерской отчетности в налоговую инспекцию.

Автор настоятельно рекомендует проводить не только полные инвентаризации, но и частичные в течение всего года. В компании должен быть составлен график инвентаризаций на весь год, и все сотрудники обязаны с ним ознакомиться – это так называемые плановые инвентаризации. Конечно, необходимо проводить и внеплановые инвентаризации. Например, частичный пересчет ТМЦ группы «А» проводить в последний день каждого месяца, группы «В» – в последний день каждого второго месяца, группы «С» – один раз в полгода. Соответственно, полные инвентаризации будут проводиться один раз в полгода. Все товары разбиваются на группы по результатам «АВС анализа», который проводится по количеству отгруженного товара (штуки) за предыдущий год. Товары группы «А» – это продукция, которая отгружается активней всего и в больших объемах, чем другие товары, следовательно, и ошибок при работе с товарами этой группы будет больше, поэтому контроль над товарами группы «А» более жесткий и инвентаризировать их надо чаще.

Несколько частичных и полных инвентаризаций за год дают логисту больше официально зафиксированных случаев недостач и пересортиц, что в итоге позволит наиболее доказательно выявить систему закономерностей, определить «узкие места» и принять корректирующие управленческие решения, направленные на повышение экономической эффективности работы как сектора логистики в частности, так и всей компании в целом, а также укрепить трудовую дисциплину сотрудников и повысить профессиональную ответственность коллектива.

Значит, с проблемой определились – «голова рыбы» (диаграммы Исикава).

Теперь, для построения «скелета рыбы», нужно определить категории. Вы можете использовать свои категории. Автор предлагает ответить на вопрос: «Когда могут произойти ошибки в реальном количестве ТМЦ на складе или в информационной системе?».

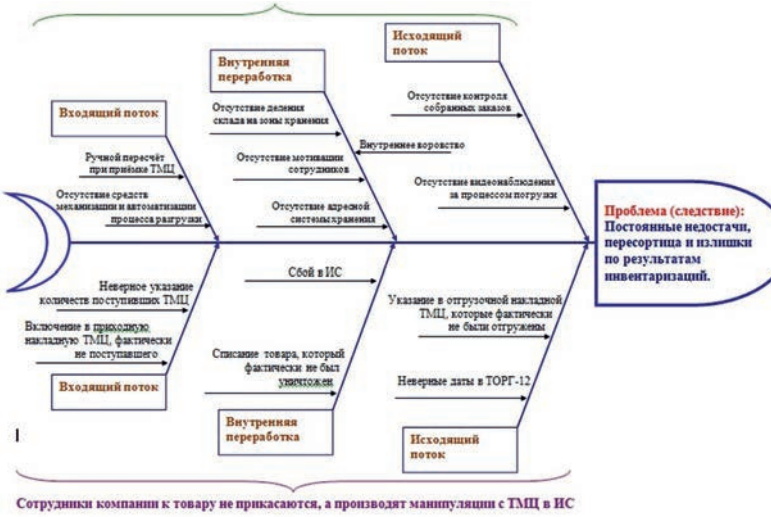
Ответ:
1) Когда сотрудники компании в реальности что-то делают с товаром на складе, прикасаются к товару руками (взял в руки, перенес в другую ячейку, наклеил на товар не тот стикер со штрих-кодом).
2) Когда сотрудники компании производят манипуляции с товаром в информационной системе (вводят количество товара при формировании приходных и расходных документов, изменяют характеристики товаров).
3) Когда сотрудники компании не прикасаются к товару руками на складе и не производят работу с товаром в информационной системе (сбой в ИС, грызуны, усохло или испарилось более норм естественной убыли).

Какие основные операции технологического процесса работы компании, непосредственно участвуют в изменении материального потока?

Ответ: их можно разбить на три группы, они же и будут категориями для диаграммы Исикава – «скелетом рыбы»:

1) Входящий поток (поступление ТМЦ, разгрузка и приемка груза, оформление приходных накладных в ИС).
2) Исходящий поток (отгрузка ТМЦ, погрузка, оформление комплекта сопроводительных документов в ИС).
3) Внутренняя переработка (размещение и хранение ТМЦ, комплектация заказов).

После того как определили проблему, обозначили категории, переходим к построению диаграммы Исикавы, группируя все возможные причины и проблемы по категориям (делать это можно либо в одиночку, либо «коллективным мозговым штурмом»).Пример классической диаграммы Исикавы представлен на рисунке.



Читатель может осуществить группировку причин проблемы по своим категориям. Например: персонал, информационная система, оборудование.

Далее, на основании построенной диаграммы Исикавы, разрабатывается комплекс мероприятий, направленных на искоренение причин, вызывающих проблему, то есть конкретный план действий с обязательным указанием сроков исполнения (внедрения) и ответственного лица. Например, если в нашем примере в категории «Исходящий поток» указана причина «Отсутствие видеонаблюдения в зоне отгрузки заказов и погрузки в транспортные средства», значит, в комплекс мероприятий будет включен параграф: «Произвести выбор, закупку и установку средств видеонаблюдения в зоне отгрузки ТМЦ для контроля процесса погрузки транспортных средств, тестовый пуск произвести через два месяца, ответственный – директор по экономической безопасности и контролю».

Построение диаграммы Исикавы, как и профессия логиста – процесс творческий, поэтому дерзайте, больше смелых и креативных, быть может, даже сумасшедших идей, и победа будет за вами, а инвентаризация будет приносить радость и удовольствие.

«Светлана»-К: склад очень ответственного хранения

По роду своей деятельности и в связи с непреодолимым любопытством я регулярно выступала в роли скромного просителя: напрашивалась в гости на склады предприятий (наиболее интересные из них, конечно). Меня часто пускали, и с удовольствием демонстрировали достижения, рассказывали о планах. Проблема была в одном – меня пускали, а остальных (а это была обычно группа резвых студентов или магистров) нет. Я и не обижаюсь никогда. Понимаю, склад – это не место для прогулок посторонних людей. Но все же жаль, что не удается студентам показать всю красоту процесса не в учебнике и не в учебном фильме, а в Хабаровске. Вторая мечта, которая пока не осуществилась – это выезд на лучшие складские объекты города в рамках Ежегодной Дальневосточной конференции по логистике. А так хочется переместить горячие обсуждения из уютного конференц-зала прямо на склад!
Ну, пока мечты не сбылись. Однако я уверена, что мне повезет. Вот за эту свою уверенность я хочу поблагодарить Андрея Петровича Миненко, управляющего Хабаровским филиалом компании «Светлана»-К.

Текст: Анна Кочемасова

Мое знакомство с Андреем Петровичем состоялось на нашей третьей Ежегодной Дальневосточной конференции по логистике, где он выступил с практическим докладом. Поговорили, выслушали достаточно жесткие (но, надо признать, конкретные и конструктивные) замечания в адрес нашего портала. Слово за слово – и вот мы (всем составом нашей компании) в гостях у компании «Светлана»-К в святая святых – складском комплексе.
Складской комплекс Хабаровск_1, ул. Хабаровская, д. 8, лит. Б

Характеристики комплекса:
- Площадь складского помещения – 3 000 кв.м.;
- Высота хранения – 6 м.;
- Стеллажное и напольное хранение;
- 1482 паллета-места;
- Температурный режим от +150С до +250С;
- Система наружного видеонаблюдения;
- 3 погрузочно-разгрузочных дока;
- Территория для маневрирования большегрузного транспорта;
- Склад обслуживают 20 человек.

«Светлана»-К – динамично развивающаяся компания, весомый участник российского рынка логистических услуг. Основной вид деятельности транспортной компании «Светлана»-К – перевозка сборных партий грузов в любые, включая труднодоступные, точки России. Компания располагает филиалами в крупнейших городах России (в том числе Хабаровске), собственный автопарк компании насчитывает 315 автомобилей разной тоннажности. Это позволяет осуществлять сборные междугородние перевозки различных партий грузов более чем в 2500 городов России.

Наличие современных складских терминалов в филиалах компании и значительный опыт управления складской логистикой позволяет «Светлане»-К реализовывать полный комплекс складских услуг, от оперативной обработки грузов клиентов до управления товарными запасами.

В настоящее время складами категории А и В оснащены филиалы, расположенные в крупнейших транспортных узлах России (в том числе в Хабаровске).

Общая складская площадь – 47 133 кв. м.

Общее количество паллета-мест – 24 190.

Все склады компании оснащены современным специализированным оборудованием.

Управление складами осуществляется посредством современной системы CWMS3000.

Складской комплекс Хабаровск_2, ул. Алеутская, д. 27, лит. Н

Характеристики комплекса:
- Площадь складского помещения – 1 862 кв.м.;
- Высота хранения – 8 м.;
- Стеллажное и напольное хранение;
- 738 паллета-мест;
- Температурный режим от +150С до +250С;

- Система наружного и внутреннего видеонаблюдения;
- 2 погрузочно-разгрузочных дока;
- Территория для маневрирования большегрузного транспорта.
- Склад обслуживают 4 человека (до внедрения WMS – 12)

Оставив технические характеристики складов (они и в правду впечатляют), кратко опишу свои ощущения (которые мне не удалось пока испытать на других складах Хабаровска):

1) Чисто, аккуратно, прозонировано, и зоны выдерживаются! Приятно. Редко встречала чистый склад (незахламленный использованными крепежными материалами, например, или каким-то бытовым мусором – результатом жизнедеятельности сотрудников так сказать).

2) Добротно. Поясню. На все мои вопросы о технике безопасности, о проверке рабочих мест на соответствие различным нормам и пр. Андрей Петрович реагировал спокойно. Видно – его эти вопросы не беспокоят, они решены давно и на 100%. Значит, на складах все в полном порядке в прямом смысле слова. Обычно, когда я подобные вопросы задаю, руководители начинают хитро улыбаться, шаркать ножной, отводить глаза и стараются от темы уйти.

3) Открытость. Предыдущий тезис объясняет причину открытой позиции руководителя. Работа предприятия отлажена, все готовы показать потенциальному заказчику.

4) Профессионализм. Не тарифом единым, как говорится, живет компания. Под клиентов создают схемы хранения, обеспечивают необходимые условия. Не обещают невозможного, обещанное выполняют.

Неужели честная, открытая конкуренция пробралась и в этот сегмент логистики?

И это на фоне доминирующих серых схем в большинстве секторов логистической отрасли! Когда кругом мы встречаем «левые» перевозки, «левую» аренду складских помещений. Что в такой ситуации делать честной компании? Быть открытой.

Услуги, осуществляемые транспортной компанией «Светлана»-К Хабаровск:
- сборные грузоперевозки из Хабаровска по филиалам компании (от терминала до терминала, от двери до двери);
- сборные грузоперевозки из Хабаровска по городам России (от терминала до двери, от двери до двери);
- сборные грузоперевозки по Хабаровску;
- грузоперевозки из Хабаровска в температурном режиме;
- доставка груза в торговые сети, гипермаркеты;
- поштучная, покоробочная сборка заказов;
- ответственное хранение;

страхование грузов.

Экскурсия на завод «АМУР-ПИВО»

14 июня 2013 года в рамках проекта «Открытые пивоварни», приуроченного к празднованию Дня пивовара в России, коллектив журнала Logistdv посетил завод «АМУР-ПИВО».

Экскурсия началась сразу же «во дворе» завода: Валерий Михайлович Фризен – директор филиала «АМУР-ПИВО» Хабаровск – увлеченно рассказал об истории и развитии завода, который был основан в 1960 году как «Хабаровский №2», и с тех пор, претерпев различные изменения, стал современным экологичным заводом HEINEKEN.

После этого небольшого вступления, экскурсанты последовали внутрь, чтобы познакомиться уже непосредственно с производством. Здесь нам удалось увидеть все этапы: от пивоварения до подготовки готового товара к вывозу.

Мы узнали, чем солод отличается от ячменя, как правильно должен быть упакован такой продукт, а, главное, что для изготовления пива, как и много веков назад, по-прежнему используется 4 основных ингредиента: солод, хмель, вода и дрожжи. И даже побывали на дегустации, где сотрудники раскрыли тонкости этого непростого процесса.

Большое внимание на заводе уделяется технике безопасности. При входе в производственную зону висит зеркало, с надписью: «Этот человек ответственен за твою безопасность». Вот так креативно и с юмором, но философски на заводе предупреждают, что ты находишься в зоне повышенного риска. И, конечно же, все (в том числе экскурсанты) были в оранжевых жилетах, а работники склада – еще и в касках.

Невозможно не упомянуть высокий уровень профессионализма коллектива завода: все специалисты рассказывали о своем участке работы со знанием дела, на все вопросы давали исчерпывающие ответы, приводили интересные факты и примеры.

Благодарим коллектив завода за интересную экскурсию!

19–22 сентября

ХАБАРОВСК

многоотраслевая выставка

ТРАНСПОРТ

ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА – 2013

СПЕЦТЕХНИКА. АВТОМОБИЛИ. ПЕРЕВОЗКИ

Легкоатлетический манеж стадиона им. В. И. Ленина

Тел./факс: (4212) 567-614
E-mail: pte@khabexpo.ru

www.khabexpo.ru

Хабаровская Международная Ярмарка

Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ
Транспорт России
Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета

АСКИ

ТЕХНО magazine

Дальневосточный Автопарк журнал

Добро пожаловать, или Посторонним (детям) вход воспрещен!

Мне как хабаровчанке стыдно признаться, что я до сих пор не побывала на заводе «Балтика – Хабаровск». И вот в год 10-летнего юбилея завода, мы всем коллективом (оказывается, мои коллеги тоже не были на объекте, хотя экскурсии на завод работают регулярно) решили ситуацию исправить. И вот оно, свершилось – мы на объекте. Как и десятки других посетителей, не пожалели ни на минуту. Интересно было все: и посещение музея, открытого как раз к юбилею завода, и экскурсия по производству. Надо отметить, на логистику тоже насмотрелись во всех ее проявлениях.

Текст: Анна Кочемасова

Эта статья не является рекламной. Реклама пива в России запрещена.

В 2001 году в нашей стране было принято постановление первого заместителя министра здравоохранения России, Главного государственного санитарного врача страны Геннадия Онищенко «Об усилении госсанэпиднадзора за пивоваренной продукцией».

С 5 сентября 2004 года рекламные ролики пива были убраны из утреннего и дневного эфиров российских телеканалов, а также со стадионов.

С 1 января 2005 года в рекламе пива было запрещено использование образов людей и животных. Одновременно было существенно ограничено время трансляции такой рекламы на радио и телевидении. В 2009 ФАС потребовала убрать из телерекламы пива закадровые диалоги.

20 июля 2011 года Президентом России Медведевым Д.А. был подписан законопроект, приравнивающий пиво к остальным алкогольным напиткам и распространяющий на него те же ограничения, в том числе и запрет на рекламу с 1 сентября 2012 года. Согласно исследованию ВЦИОМ от 13-14 августа 2011 года, запрет на рекламу алкоголя, в т.ч. и пива, поддерживает 93% граждан России.[1]

Музей

Что ж, экскурсию провели со всей душой. Много интересного узнали и о пивоварении в России, и о том, как все обстояло в Хабаровске до 1917 года и после.
Боюсь напутать, но вот несколько фактов, которые я запомнила:
1. Детей брать на экскурсию нельзя! Закон есть закон. А за границей разрешают.
2. Похоже, Россия – исторически пивная страна.

Название «пиво» – общее для всех славянских языков.[2] Происходит оно от слова «пить». В IX веке пивоварение было широко распространено в Киевской Руси и Новгородских землях. Легкое пиво называли «полпивом». Более поздним словом является «брага». Медовые дани и перевары были широко распространены на Руси. Пиво, солод и хмель входили в состав оброков крестьян за пользование землей.

1 Пресс-выпуск №1849 «ПОПРАВКИ В ЗАКОН ОБ ОБОРОТЕ АЛКОГОЛЯ: ОБЩЕСТВЕННАЯ ОЦЕНКА» 26.09.2011

2 Использованы материалы сайта http://www.beerale.ru

На Руси пиво и меды разной крепости, были ритуальными напитками, употреблявшимися на совместных пирах. Центрами пивоварения и медоварения на Руси были монастыри.

Пиво всегда было в чести у наших царей и цариц, и слава приращивалась из династии в династию.

Алексей Михайлович, отец Петра I, любил пить пиво, сваренное специально для него в кремлевском Сытном дворе. Свою любовь к пиву он передал и своему сыну, будущему великому реформатору Петру I. Во время строительства северной столицы сразу же были заложены и первые пивоваренные заводы, призванные обслуживать нужды императорского двора и армии. Ведь на пороге XVIII в. в России началось создание военно-морского флота. Создание регулярной армии и флота предъявило и новые требования к пивоварению, особенно важного для флота, ведь пиво использовалось как противоцинготное средство.

А первый пивоваренный завод в России был основан в 1795 году в Петербурге Абрахамом Фридрихом Кроном. Екатерина II одобрила пожелание Крона, и предоставила ему монополию на пивоварение, подарила участок земли на берегу Невы, в северной части от монастыря Александра Невского, а также 30 000 рублей. Пивзавод носил имя Александра Невского.

Традиция почитания пива как полезного, тонизирующего и утоляющего жажду напитка продолжала сохраняться вплоть до 1917 года. А потом наступило время послереволюционное.

3. Самым известным пивоваром в Хабаровске до революции был китаец – Николай Иванович Тифонтай. Он сколотил капитал на поставках в армию, а располагался подальше от тогдашнего центра – на улице Советской. Я всю жизнь живу в этом районе. Считаю его центом города, и со школьных лет любила проходить мимо мельницы: нравился и запах свежемолотого зерна, и лепнина, которая была видна через окна мельницы.

Пиво производства Тифонтая можно было приобрести практически в любом магазине Хабаровска. Популярность пива доказывает и тот факт, что его пытались подделывать. Именно пиво Тифонтая получило золотую медаль Приамурской выставки в 1913 году.

4. Кстати, Приамурская выставка, проходившая в районе парка «Динамо», была приурочена к 300-летию дома Романовых.

5. Многие исторические здания в центре города, так или иначе, связаны с пивоварением.

Судите сами: Тургенева, 86 – когда-то дом купца Петерса Люббена. И пивоваренный завод поблизости – во дворе здания.

Муравьева-Амурского 1 и 5 – доходные дома Плюсниных и Пьянковых, где торговали и пивом. Во дворе торгового дома Пьянковых располагалась небольшая пивоварня.

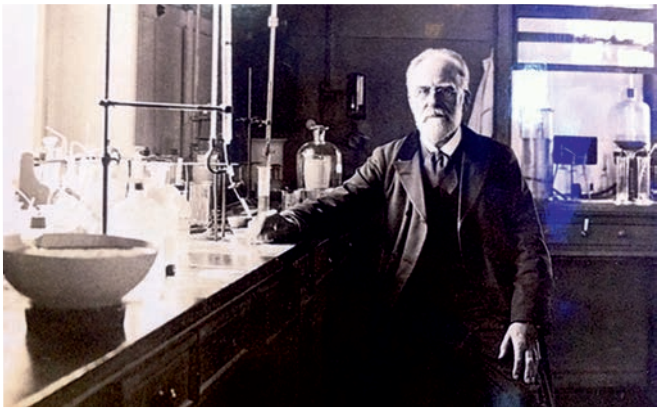
Тургенева, 46 – пивоваренный завод Ласькова (в здании нынешнего японского консульства).

А здание на картинке узнаете? Это доходный дом купца Гржибовского, где располагался также пиво- и медоваренный завод «Гамбринус».

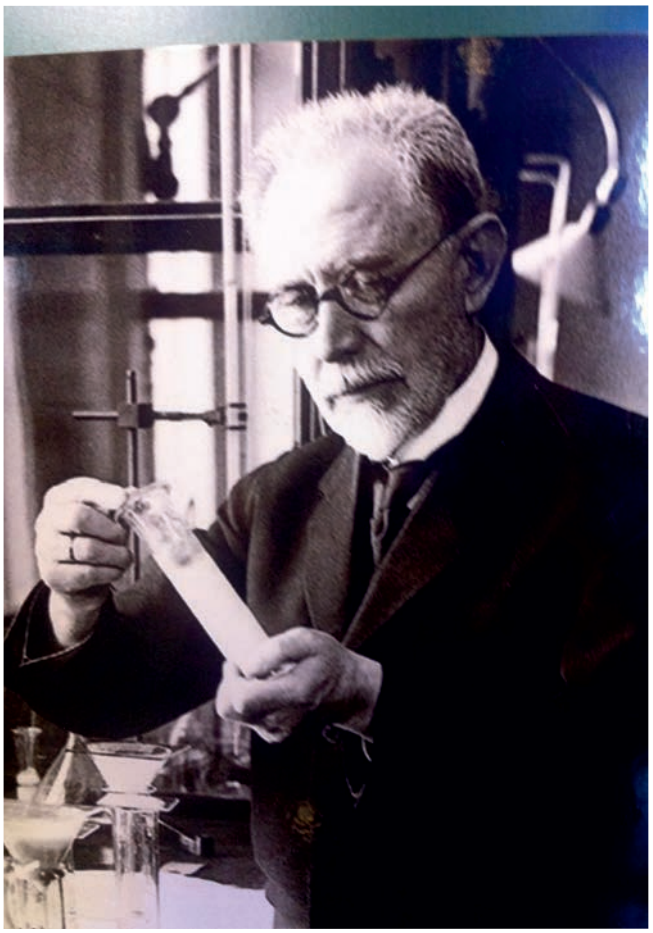
6. Россия не входит даже в 20-ку стран - лидеров по потреблению пива на человека, но оказывается до 1905 года Россия не входила в число лидеров по потреблению не только пива, но и водки и вина!

7. Два человека внесли в развитие пивоварения особый вклад.

Оказывается, до XIX века мастера не знали наверняка, по какой причине брожение происходит. Луи Пастер в 1861 году доказал, что в брожении виноваты дрожжи. От них зависит многое: вкус и аромат пива.



В 1883 году Э. Хансен изобрел способ культивировать дрожжи. Это позволило снизить зависимость пивоваренного производства от мастерства человека и поставить процесс на промышленные рельсы. Надо отметить, что хозяин лаборатории Я. Якобсон засекречивать изобретение не стал, сделав его общедоступным.
В 1901 году С. Серенсен открыл шкалу жесткости воды (pH). Ведь кислотность воды имеет важнейшее значение в пивоварении, особенно в связи в ее влиянием на живые организмы (дрожжи, например).



8. Ряд экспонатов музея навеял воспоминания из детства: все, конечно вспомнили и форму бутылки и варианты дизайна этикетки. Удивительно, как быстро все это забылось, может потому, что в детстве мы об этом напитке и не задумывались особенно.

9. Завод в Хабаровске возвели просто в рекордные сроки – за 13 месяцев. Оснастили самым современным оборудованием ведущих мировых фирм, производительность предприятия составила 100 миллионов литров пива в год. Открытие предприятия состоялось 11 апреля 2003 года. В экономику Хабаровского края «Балтика» инвестировала 54 миллиона долларов США.

10. В апреле 2008 года «Балтика» вошла в международную группу Carlsberg.

Производство

Интересно, но производство везде одинаково. Огромные агрегаты похожи друг на друга на любом заводе в любой стране (я на ряде пивных заводов за границей была). Конечно, размах производства здесь впечатляет. Плюс, как рассказывают, качеству воды уделяют огромное внимание. И охраняют скважины знатно. Ни подойти к ним, ни сфотографировать было нельзя.

Что запомнилось здесь:
1) Народа не видать. Действительно автоматизированное производство, обслуживается лишь небольшим количеством работников.

2) Заметили одного работника, несущегося по коридору, а несся он в бассейн для сотрудников. Мы позавидовали. И тут же получили комментарий экскурсовода: в спорткомплексе используется солнечная энергия. Здорово!

3) На каждой двери приклеен фотопортрет ответственного за данное помещение человека. Надпись. «За это помещение отвечаю я». Понравилось. У себя в офисе тоже так сделать хочу. А можно просто зеркало приделать.

4) Производительность завода поражает! Мощности по розливу в ПЭТ бутылку 13000–21000 бут/час; в стеклянные бутылки – 37000 бут/час; в кеги – 120 кег/час. Неужели мы столько потребляем?! Все линии немецкие.

5) В системы очистки воды вложено 3,6 миллиона долларов.

Логистика

Пару слов о логистике (ради справедливости и дабы прицепиться к теме журнала).

1) Территория завода в Хабаровске огромна.
2) Судя по всему, отправочную логистику отдали на аутсорсинг. Те люди, которые обслуживали погрузку готовой продукции, как нам сказали, не являются сотрудниками компании.
3) Склад тары и готовой продукции 8000 кв. м. Вместимость 9000 паллетомест. Температурный режим +5 + 25 градусов.
4) Завод использует японские погрузчики «Toyota».
5) Завод осуществляет забор и утилизацию стеклянной тары.
6) Продукция поступает в 75 стран мира. И все потоки идут через Санкт-Петербург. Бедный, бедный Хабаровск. Неужели нам никогда не переломить сложившийся в мире товаропоток? Хотелось бы включить родной города в крупнейшие логистические цепочки. А почему это пока не удается, обсудим в следующем номере.

Дегустация

Додумайте сами. Фотографий не прилагаю. Скажу только, квас был изумителен и к месту. День оказался жарким.

12+

www.stl-expo.ru

СТЛ Склад Транспорт Логистика

реклама

21-24.10.2013

20-я международная выставка систем логистики, транспортного обслуживания, средств автоматизации и механизации складских и погрузочно-разгрузочных работ

ufi Approved Event

При поддержке:
Министерства транспорта РФ

ЭКСПОЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВЫСТАВКИ И КОНГРЕССЫ
МОСКВА

Некоторые размышления по поводу презентации продукта

Эта заметка не о том напитке, который не то что рекламировать нельзя, но и просто писать о котором не желательно (дабы не вступить в конфликт с законом). Но так уж материал – за материалом развернулся этот номер журнала.

Текст: Анна Кочемасова

Началось все с нашей дружбы с компанией Heineken.

В 2012 году мы проводили вторую по счету Дальневосточную конференцию по логистике, когда, по сути, решалась ее судьба – стать ежегодной или остаться разовым мероприятием. Потому так важно для нас было привлечь в качестве докладчиков известные и уважаемые на Дальнем Востоке компании. Мы благодарны компании за ее инициативу и представление доклада «Зеленая» дистрибуция Heineken». Во-первых, за масштаб и новизну заявленной и представленной темы, а во-вторых за то, что уровень обсуждаемых проблем на конференции получил новую высоту.

В 2013 году сотрудничество было успешно продолжено, и, на ставшей уже Ежегодной конференции по логистике, обсуждение модели учета углеводородного сырья продолжил Валерий Фризен (Хабаровск, компания Heineken, филиал «Амур-пиво») в рамках доклада «Зеленая» дистрибуция Heineken. Оптимизация складов».

За этим последовала и экскурсия на сам Хабаровский объект. Об этом вы прочитали заметку выпускающего редактора, Марии Логиновой. Теперь планируем расширенную экскурсию по складскому хозяйству компании. Это позволит нам осветить такой аспект логистики, на который я даже и замахиваться боялась. Мы начнем обсуждение производственной логистики. И все вспомним, что Хабаровск – не только торговый город. Это промышленный центр.

А потом мы все дружно выехали на экскурсию в Балтику. Об этой вылазке нашего коллектива вы смогли прочитать в моей заметке чуть выше.

И тут (после согласования даты экскурсии на Балтику – с дегустацией, в том числе и кваса, разумеется) меня осенило: я знаю, что поместить в раздел нашего журнала «Зарубежный опыт». Да, надо бы про склады, раз тема номера именно склад. Но про японские распределительные центры я уже писала в первый и второй выпуски. А тут такая интересная тема развивается – о напитке, название которого нельзя произносить вслух, дабы не нарушить закон.

Если обратиться к моему международному опыту, а именно, опыту поездок за границу, то за 15 минут просмотра своих фотографий, я составила чудный фото ряд, назвать который можно было бы так: Аня – любитель того самого напитка. И ведь, главное, какую страну не возьми – Австрия, Италия, Испания, Япония, Китай, даже Монголия(!), – среди личных фотографий несколько на эту тему есть. Да такие колоритные! Но выпускающий редактор строго настрого табуировала мои порывы поделиться с читателями своими воспоминаниями. Но не удержусь, помещаю фото объекта в Токио, который не наносит ущерба ничьим интересам. Узнали? Что это? (Народное название у данного сооружения не очень благозвучное, конечно, но напиток это мы с удовольствием пьем). Кто узнает – пишите нам в редакцию, имя победителя (самого первого читателя, верно назвавшего замысловатый объект) опубликуем на портале Logistdv.

Что ж, развернем рассказ в другую сторону. Не о напитке, а о мастерстве его презентации. Ведь именно этим и занимались на экскурсиях наши друзья из Амур-пива, Балтики. Вот о такой презентации написала в своей статье моя подруга Елена Шадрина (читайте ниже).

Ну, у меня такой опыт впервые случился в Циндао. А что такое Циндао?

Читаем в Википедии: «В промышленной экономике города Циндао основную долю занимают такие отрасли, как электронная, машиностроительная, химическая, нефтяная и каучуконосная, пищевой обработки и производства напитков, электробытовой техники, текстильная, производство лекарств, строительных материалов, металлургическая индустрии, индустрия морских продуктов.
Циндао является одним из пяти самых больших внешнеторговых портов Китая. Большая часть грузооборота порта приходится на контейнерный терминал Qianwan». Очень даже про логистику. Но нас интересует другое предложение «Со времен подчинения Германии Циндао является одним из основных центров производства пива».

Пивоварня Циндао основана 15 августа 1903 под названием Germania-Brauerei компанией The Anglo-German Brewery Co. Ltd.

Конечно, компания не избежала национализации, но в начале 90-х была приватизирована, а в 1993 объединилась с тремя другими пивоварнями в Циндао и окончательно была переименована в Tsingtao Brewery Company Limited.

История пивоварения в Китае, пожалуй, один из примеров того, как, европейский, по сути, чужой продукт появился в стране, прижился, развился, превратился в еще один повод привлечь внимание туристов в город. Каждый август в Циндао проводится грандиозное мероприятие – Международный Фестиваль Пива. Первый пивной фестиваль состоялся в 1991 году. Сейчас проводится раз в год в конце второй недели августа и длится на 16 дней. В программе – карнавальные шествия, концерты, показы Домов моды Китая, Гонконга, Японии и Европы. Вечером в городе всегда царит атмосфера времен средневековой готики.

Еще интересен тот факт, что продукт не только прижился в Китае, бренд вышел за его границы. Продукт продается в 62 странах и регионах мира. В США он был представлен в 1972 году (надо же, в год моего рождения!).

Так вот презентация продукта его уже состоявшимся почитателям и потенциальным потребителям – вот о чем я хочу рассказать.

Во-первых, само место. Да, завод (старое его здание) выглядит интересно. Это старое здание.

Во-вторых, детей на экскурсию пускают (для тех, кто пока с этим не столкнулся: в России ни на одну пивоварню ребенка привести не удастся).

В-третьих, как показывает практика (и естественно, это используют умные китайцы) людям интересно наблюдать как процесс производства «в полный рост» (размеры пивоварен обычно впечатляют), так и в миниатюре.

В-четвертых, любые показы обрастают всяческими интересными деталями, позволяющими задержать экскурсию подольше. Музей с подарками к юбилеям оставим в стороне (а надо признать, что и комнаты для подарков, и сами подарки впечатляют и размерами и стоимостью).

Интерес вызвала «пьяная комната». Те, кто в ней был, поддержат меня. В эту комнату несовершеннолетних СТОИТ привести. Наверно за счет того, что в ней все расположено под углом, мозг реагирует однозначно – ощущение очень сильного опьянения. Ощущение непередаваемое. Уверена, что никто из детей больше в жизни не захочет подобного испытать. Лица выходящих из комнаты не публикую, но, поверьте, интересно (хотя и противно) в комнатке побывать, и на вновь покинувших ее посмотреть.

Интересен этот фонтанчик из соответствующего напитка, как бы висящий в воздухе, про дегустацию не пишу. Да и бог с ней. Уж больно интересен очередной пример создания индустрии буквально на пустом месте, превращение ее в важный объект показа в городе и провинции.

Да, про логистику на экскурсии тоже рассказывали!

Coedo Brewery & Beautiful Beer

После окончания Хабаровской государственной академии экономики и права, Елена окончила аспирантуру по специальности Управление Отраслями Народного Хозяйства. В 2009 году защитила докторскую диссертацию в Университете Ниигата, Япония, после чего работала над исследовательским проектом в Институте оборонных исследований в Осло, Норвегия. В настоящее время Елена преподает ряд экономических дисциплин в аспирантуре Высшей школы управления университета Мейдзи, Япония. Ее исследовательские интересы лежат в области международного энергетического сотрудничества в Северо-Восточной Азии (СВА), эволюции энергетической политики отдельных стран СВА, особенно Японии после аварии на Фукусиме в марте 2011 года и России в связи четко обозначенным курсом на разработку углеводородов на Дальнем Востоке и усиливающейся диверсификацией энергетического экспорта России в страны Азии.

Текст: Елена Шадрина

Откровенно говоря, я не любитель пива, ну просто абсолютно незамаскированный его «неценитель». Однако, проявляя интерес к различного рода особенным, специфичным для Японии, производственным решениям, я в июле прошлого 2012 года посетила небольшую по масштабам пивоварню Коэдо (Coedo), что в городке Кавагоэ префектуры Сайтама. Компания ассоциирует свое имя с «маленьким Токио» – Ко-Едо (Ko-Edo), хотя это не эквивалент ее имени в японском варианте написания этого слова и развивается под девизом «Прекрасное пиво» (beautiful beer).

Знакомство с владельцем пивоварни состоялось на одной из лекций Немецкого института японских исследований в Токио. Лекция была посвящена анализу тенденций на региональных / локальных рынках пива (jibiru, от ji – «регион» и biru – пиво), причем пива, произведенного именно небольшими пивоварнями, и состояла из двух частей: научно-исследовательской и более прикладной.

Первая, с обилием графиков и аналитических выкладок, была солидно представлена немецким исследователем. Вторая, гармонично соединив в себе элементы японской истории и традиций, одновременно отражала современные бизнес концепции, технологические и маркетинговые решения, была подготовлена японским бизнесменом и президентом Coedo Brewery Шигехару Асагири (Shigeharu Asagiri). Научно-прикладное мероприятие продолжилось дегустацией пива Coedo (и я даже попробовала оди

н из пяти предложенных сортов) и общением с докладчиками. Несомненно, молодой, энергичный, амбициозный и прекрасно говорящий по-английски бизнесмен, вызвал живой интерес аудитории. В свою очередь, владелец Coedo радушно приглашал приехать в Кавагоэ и увидеть микро-пивоварение, как говорится, своими глазами.

Бум локального пивоварения начался в Японии в 1994 году. С ослаблением ограничений в пивоваренной отрасли, множество мелких компаний включились в производство этого уважаемого в Японии напитка. Следуя принципам meibutsu (местная особенность/деликатес) одного из основных элементов движения или даже, если угодно, концепции isson ippin («одна деревня, один продукт»), мелкие производители делали акцент на использовании местных ингредиентов, будь то исключительно чистая ледниковая вода, или особенно сладкий в данном регионе сладкий картофель, или даже волшебный целительный горный/морской воздух. Все, по мнению производителей, служило одной благородной цели – производству непревзойденного по своим вкусовым достоинствам пива.

Jibiru-бум постепенно начал угасать к началу 2000х. Одна из причин этого в том, что пытаясь придать «изюминку» своему продукту, местные мастера зачастую сильно увлекались и отклонялись от уже существующих стандартов и рецептур, которые позволяют идентифицировать производимый продукт как «пиво». Проще говоря, порой jibiru содержало слишком много от ji (регионального компонента) и слишком мало от biru (того, что

должно быть в напитке под названием «пиво»). Такие напитки могли по-прежнему быть в какой-то мере популярны среди местных жителей или среди японских же туристов, но не могли рассчитывать на завоевание солидных позиций в столице Японии и других крупных деловых и коммерческих центрах страны.

Coedo, также руководствовавшийся выше описанными принципами, не просто пережил бум, но и продолжал динамично развиваться. С 2006 года компания позиционирует себя уже не как производитель jibiru, а производитель пива высокого качества, отвечающего мировым стандартам пивоварения.

К настоящему моменту на счету маленькой японской пивоварни награды европейских, американских и мировых конкурсов. Раз уж признанные в пивоваренном деле немецкие и бельгийские мастера замечают достижения Coedo – это дорогого стоит. Несомненно, у Coedo есть известность как в самой Японии (как оказалось, и иностранные туристы знакомы с брендом Coedo), так и в других азиатских странах.

В 2013 году, например, пиво Coedo получило награды Сингапурского конкурса. Нужно сказать, что Coedo отмечено призами не только за свой продукт (исполняемый в пяти вариациях светлого и темного сортов, включая пиво с содержанием сладкого картофеля), но и за дизайн упаковки и тары (специально разработанные стеклянные бутылки, если мне не изменяет память, доставляются из Италии).

«В чем секрет живучести бренда и успеха компании?» - быть может, поинтересуетесь вы.

Совершенно определенно, значительная часть этого успеха – это заслуга владельца Coedo, энтузиаста и, в хорошем смысле этого слова, любителя пива, который сумел развить компанию и сделать ее конкурентоспособной не только на национальном (не говоря уже о локальном), но и международном уровне.

Среди прочих ключевых факторов успеха Coedo, как мне представляется, особенно важны:

- неукоснительное соблюдение стандартов качества исходных ингредиентов, в значительной степени предопределяющее качество конечного продукта (компания использует отборные ингредиенты, импортируемые из Германии);

- строгое следование технологии и постоянное совершенствование производственных процессов (пять первых лет взросления Coedo, то есть эволюции из производителя jibiru в производителя craft beer компания прошла под руководством немецкого «мейстера»);

- жесткие санитарно-гигиенические требования к персоналу, задействованному в производственном процессе (вплоть до запрета потребления определенных продуктов питания, при производстве которых используется процесс ферментирования, например, таких как ферментированные соевые бобы «натто»);

- стремление сохранить «изюминку», что чрезвычайно ценится местными потребителями и вызывает интерес иностранных любителей пива (Coedo по-прежнему производит сорт пива, в котором один из ингредиентов – локальный продукт – сладкий картофель);

- очень здоровые бизнес-амбиции (Coedo уже экспортирует свою продукцию в США, Китай и Сингапур и, несомненно, планирует расширять географию своих заграничных продаж).

Иллюстрации взяты с официального сайта компании Coedo Brewery http://www.coedobrewery.com/en/

«Ты живешь, когда ты нужен!»

В нашем городе много интересных компаний, в которых работают замечательные специалисты. Но для того, чтобы стать хорошим специалистом, необходимо быть личностью. О таких людях наша новая рубрика «логистика в лицах». И сегодня мы беседуем с исполнительным директором транспортной компании «Алтан» Ольгой Владимировной Зименок и менеджером по развитию Татьяной Ивановной Симоненко.

– Ольга Владимировна, расскажите, с чего началась ваша деятельность в логистике, как вы попали в эту отрасль?
О.З.: Я приехала в Хабаровск из Приморского края. В Хабаровске живет моя одноклассница – Мелихова Татьяна Петровна – учредитель транспортной компании «Алтан». При встрече я поинтересовалась, нет ли свободных вакансий. Так я стала руководителем операторской площадки в «Алтане». А чуть позже – исполнительным директором. Татьяна Петровна во многом помогает – курирует все действия сотрудников, учит, как правильно работать. Она – центр или, можно сказать, мозг нашей компании.

– Не пожалели, что попали в эту область?
О.З.: Нисколько не пожалела. Данная работа требует много от человека: умения мыслить, ориентироваться в различных ситуациях, быть психологом, находить общий язык с массой клиентов, с коллегами (мне помогает мое педагогическое образование, я окончила Государственный педагогический институт, работала в школе).

– Расскажите немного о компании.
О.З.: Транспортная компания «Алтан» существует уже 12 лет. Помимо хабаровской операторской площадки, которая развивается и растет, у нас организованы площадки в Уссурийске, Владивостоке, Благовещенске. Совсем недавно открылась новая площадка в Комсомольске-на-Амуре, отзывы от клиентов о ней мы получили самые положительные. Мы своими силами строим склады, обслуживаем транспортную компанию из Москвы. На каждой из наших площадок есть свой руководитель, складской и диспетчерский составы, связь между всеми площадками осуществляется в режиме онлайн, также мы работаем со специальной программой, позволяющей отслеживать движение наших грузов. Ну и в перспективе, конечно, планируем открыть западное направление.

Т.С.: Расскажу немного об особенностях нашей компании. Наши клиенты нацелены на то, чтобы осуществлять перевозки по всем направлениям на Дальнем Востоке, это и Якутия, и Камчатка, и Магадан, и остров Сахалин. И хотя мы осуществляем отправки грузов в Южно-Сахалинск и Петропавловск-Камчатский, эти отправки еще не стали регулярными – мы делаем их по желанию клиента. Эти направления для нас пока еще остаются «сырыми». Гораздо более развита наша деятельность в тех направлениях, в которых у нас есть площадки. Здесь мы оперативно работаем в онлайн-режиме, можем отслеживать все происходящие процессы. И если вдруг происходит какая-то внештатная ситуация с грузом

(например, порча), сразу же происходит выяснение причин, повлекших возникновение данной ситуации на площадках.

В работе с клиентами мы не позволяем себе сказать: «Извините, груз повредился во время транспортировки, мы ничего не можем сделать». Для нас это недопустимо. В таких ситуациях мы отслеживаем, где именно произошел сбой – в транспортной цепочке, в складской службе и так далее. Таким образом, мы стараемся ошибки минимизировать, чтобы клиенты были максимально удовлетворены нашей работой. Также, отличительной чертой нашей компании является то, что мы находим индивидуальный подход к клиенту, мы – клиентоориентированная компания.

– Что касается современных технологий, что применяете в вашей деятельности?
Т.С.: Сейчас мы постепенно идем к тому, чтобы оборудовать наши склады современными технологиями. И, конечно, как только откроется западное направление, это придется сделать непременно. Ведь если здесь, на Дальнем Востоке, со всеми пятью площадками получается работать в режиме онлайн, то работая с западом, нужно учитывать временные промежутки, расстояние. В общем, необходимо совершенствоваться. Да и вообще, логистика активно развивается, и необходимо учитывать изменения и соответствовать им, чтобы оставаться востребованными на рынке.

На данный момент нашей основной технологией остается работа в онлайн-режиме, что позволяет отслеживать все протекающие процессы на площадках и оперативно на них реагировать.

– Что самое важное в работе логиста?
Т.С.: Это направленность на результат и на работу с клиентом. От умения работать с клиентами зависит наша работа по организации перевозок сборного груза. Поэтому необходимо быть коммуникабельным, общаться с клиентом, уметь все досконально разъяснить, вплоть до самых мелких нюансов, чтобы впоследствии не возникло непонимания в работе.

– Как вы считаете, что важнее в сотрудниках: способность обучаться или практические навыки работы в области?
О.З.: Вы знаете, наверное, способность человека обучаться – не сопоставима ни с чем. Ведь это значит, что сотрудника можно научить работать в конкретной компании. Мы стараемся подбирать молодых, коммуникабельных, активных людей, и бывает, что к нам в коллектив приходят люди без образования. Но мы их обучаем: у нас есть своя программа, и если человек готов впитывать эти знания и навыки – то все получается.

– Ваша компания занимается развитием персонала? Как это происходит?
Т.С.: Конечно, мы стараемся обучать наших сотрудников. На данный момент этим занимаюсь я и руководители операторских площадок. Подыскиваются и направляются нашим менеджерам различные интересные, полезные материалы. Мы стараемся замечать и исправлять ошибки, проводим работу с персоналом, для того, чтобы он стал более квалифицированным. Также мы планируем расширить штат и начать внешнее обучение – то есть, будем отправлять наших менеджеров на различные курсы, семинары и т.п. В данный момент мы этого сделать не можем из-за большой загруженности, но перспектива такая есть.

Компания провела обмен сотрудников между площадками: менеджеры передвигались с одной площадки на другую, смотрели, как поставлен рабочий процесс. И это дало очень хороший результат, потому что многие сотрудники почерпнули для себя что-то полезное в работе своих коллег, а также смогли заметить в их работе какие-то ошибки и обратить внимание на некоторые нюансы, в общем, помогли друг другу оптимизировать работу.

– Как на сегодняшний день вы видите отрасль в крае, городе и ее перспективы?
О.З.: Что происходит сегодня – это «атака» Москвой наших предприятий. Эти компании обладают большими ресурсами и без сомнения являются «львами» рынка. Но преимущества есть и у нас – ведь мы находимся здесь, на месте. Если у клиента возникают какие-то проблемы – он всегда может связаться снами, мы можем встретиться лично, все наши телефоны всегда доступны, и клиент может позвонить в любое время и узнать, где его груз. Ведь самое главное, чтобы люди были спокойны за свою собственность. И в этом наш козырь.

Что касается перспектив, то наибольшей проблемой здесь остаются автомобильные дороги. Если отношение к ним не изменится, то ЖД-транспорт может взять все в свои руки.

– Какие цели ставите перед собой на ближайшее время, к чему стремитесь?
Т.С.: Наши основные цели – это открытие новых направлений, совершенствование складского и транспортного процессов, и, конечно, мы хотим, чтобы наши клиенты получали удовольствие от работы с нами. Ну и естественно, как и каждая компания желаем иметь большую долю на рынке.

О.З.: Конечно же, мы стараемся приращивать клиентов, привлекать их своими услугами, проводим различные акции. Например, этим летом у нас были скидки на перевозки в Приморский край.

– А при этом специализация не теряется?
Т.С.: Дело в том, что есть разная специфика перевозок между городами. Например, во Владивостоке это, в основном, контейнерные перевозки, так как там есть морской порт. В Хабаровске и других городах приоритетом остаются сборные грузы. Хабаровск – это вообще транспортный узел, в который со всех точек России и ближнего зарубежья стекается груз и уже дальше идет распределение, то есть это точка, в которую грузы входят и выходят.

Нашим приоритетом остается перевозка сборных грузов. Ведь очень много клиентов, которые заинтересованы в перевозке одной, двух коробок – независимо от того, юридическое или физическое это лицо. К нам обращаются люди, переезжающие в другой город и желающие перевезти вещи. Или кому-то необходимо оперативно доставить письмо. Почтой оно во Владивосток будет идти две недели, у нас отправка происходит ежедневно, то есть на следующий день мы письмо доставляем. То есть перевозка сборных грузов остается наиболее востребованной, и мы основательно держим свои позиции в этом сегменте, расширяя занимаемы границы.

– Существуют ли у вас в компании корпоративные традиции?
О.З.: Конечно, например, очень интересный корпоратив мы традиционно организуем летом, так в прошлом году сотрудники всех площадок встретились в Хабаровске, и мы отлично провели время с коллективом. В этом году, скорее всего, поедем все вместе во Владивосток.

– Ольга Владимировна, поделитесь секретом, как при таком объеме работы оставаться женщиной и находить время для семьи?
О.З.: Оставаться доброй, приветливой, красивой конечно надо. Здесь все зависит от личности, от внутреннего стремления к жизни. Если человек хочет, он всего добьется, а если не хочет, то он и при большой загруженности не будет работать над собой, и при малой.

Хочется быть молодой, нужной – я вижу в этом смысл жизни: ты живешь, когда ты нужен. А чтобы быть нужной, надо себя совершенствовать, развиваться.

Первый турнир по волейболу среди логистов прошел в Хабаровске

День физкультурника 10 августа 2013 года информационно-логистический портал Logistdv решил отметить нестандартно. А именно – провести Первый турнир по волейболу среди логистов. Фото: Роман Кордонский.

Предложение было встречено с энтузиазмом, и участие в спортивном мероприятии приняли игроки из 13 логистических компаний города: «Август», «Авиа-Альянс», «АКФА», «Бэст Логистик», «DPD», «Магистраль-ДВ», «Магнат», «Мир спорта», «Истсайд», «Инфо-Сервис», «Светлана»-К, «ТИС-Лоджистик», «Транс курьер сервис – Хабаровск».

Желающих посоревноваться с коллегами по отрасли оказалось немало: организаторы сформировали 8 команд. Турнир состоял из ¼ финала, полуфинала, финала.

На игровом поле развернулась нешуточная борьба за призовые места. Команды подошли к турниру серьезно, играли с полной отдачей. Практически во всех партиях разрыв в счете был минимальным.

Болельщики также не уступали в активности – многие запаслись

растяжками и транспарантами с логотипами своих команд, а также кричалками, свистками и главное – хорошим настроением.

В финальном поединке сошлись сильнейшие команды: «Транс курьер сервис – Хабаровск» и «Терминал». В очень непростой и захватывающей партии победителем стала команда компании «Транс курьер сервис – Хабаровск» со счетом 25:22.

По итогам турнира места распределись следующим образом:
1-е место «Транс курьер сервис – Хабаровск»
2-е место «Терминал»
3-е место Сборная «Магистраль-ДВ» – «DPD»

Участники восприняли идею проведения спортивных соревнований среди логистов на «ура». Как высказался Евгений Викторович Князев – один из болельщиков и директор команды ООО «Терминал»: «Это замечательное мероприятие! Предлагаю не забывать и про другие виды спорта, такие как, баскетбол, а может, даже вольная борьба».

Спонсорами мероприятия стали: магазин «Мир спорта» и журнал «Реальные истории малого бизнеса». Также организаторы выражают признательность партнерам: ДВРПК «Престиж», ООО «Истсайд», «Первая мобильная фотостудия», фотографу Роману Кордонскому.

Логистическая логистизация аутсорсинга транспортных перевозок, или О логистике, русском языке и здравом смысле

Мы и надеяться не могли, но дискуссия в журнале завязалась. После выхода второго номера в редакцию поступила статья по проблеме образования в логистике. Решено было завести рубрику: «Обсуждаем проблемы прошлого номера».

Текст: Андрей Голубчик

Перебирая подборку авторефератов, ваш покорный слуга наткнулся на три весьма интересных образчика околонаучной мысли, которые и подвигли его сесть за этот материал. Один научный труд был успешно защищен в 2010 в Санкт-Петербурге, а два других будут не менее успешно защищены в Ростове-на-Дону к моменту выхода этой статьи в свет. Сразу оговорюсь – это собственные мысли автора, он их никому не навязывает, а просто делится ими, а всех желающих приглашает к дискуссии на страницах журнала.

Итак, у нас в руках три автореферата. Всего три, но зато какие умные и красивые темы. Из каждой логистика так и выпрыгивает. Давайте вместе посмотрим куда именно.

1. Алексеева Т.И. Логистическая координация в цепях контейнерных поставок. Автореф. дисс. канд. экон. наук: -СПбГУЭФ, 2010, с.16;
2. Тыртышный Н.И. Управление логистическими рисками при перевозке грузов морским транспортом. Автореф. дисс. канд. экон. наук: – ФГОУ ВПО РИНХ, 2013, с.26.
3. Гузенко Н.В. Диверсифицированное развитие логистических услуг грузовых операторов на железнодорожном транспорте. Автореф. дисс. канд. экон. наук: – ФГОУ ВПО РИНХ, 2013, с.29.

Начнем с извечного, ставшего уже почти классикой хита отечественных журналистов и некоторых ученых: выражения «транспортные перевозки». Не раз и не два писалось разными авторами, в том числе и вашим покорным слугой[1] о том, что сие выражение абсолютно безграмотно как с точки зрения русского языка, так и профессиональных позиций. Если некто знает что такое «транспортные перевозки», то он видимо владеет секретным знанием о перевозках нетранспортных. И это сокровенное знание тянет как минимум на Шнобелевскую премию[2]. Ибо нет в природе ни транспортных перевозок, ни транспортных перевозчиков и нетранспортных тоже нет. Есть просто перевозчики различными видами транспорта. Но это для тех, кто еще немного помнит русский язык, а для прочих есть свежие откровения молодых ученых. Так «транспортные перевозчики» имеют место быть на стр. 11 источника [1], а «транспортные перевозки» на стр. 20 источника [3].

1 Например тут: А. Голубчик О логистике, русском языке и здравом смысле // Вестник транспорта. – 2008. №8. – с. 40-44

2 Англ. Ignoble prize

Далее у нас идет сверхпопулярный термин «логистика» и всевозможные производные от него. Складывается впечатление, что современные отечественные авторы считают, что чем больше они используют «логистических» словосочетаний, тем более научным будет выглядеть их труд. Мы не очень с этим мнением согласны, точнее сильно не согласны, а вот в то, эти словообразования выглядят как минимум смешно, а как максимум глупо мы очень даже верим. Судите сами.

В источнике [1] мы находим такие фантастические фразы:

- «логистическая координация в цепях контейнерных поставок в системе складских терминалов как сфере менеджмента, решающего в таких цепях поставок задачи управления логистическими взаимодействиями» (стр. 8);

- «Логистическая координация в цепях контейнерных поставок в диссертации соотносится с такими воздействиями на функциональные циклы логистики работы морского контейнерного терминала, перевозок и железнодорожного контейнерного терминала, которые заставляют их функционировать согласованно» (стр. 13).

В источнике [2] свои перлы:

- «логистизация транспортных процессов» (стр.8);

- «Проведя всесторонне исследование морских логистических рисков по различным общетеоретическим критериям и подходам, делается вывод, что транспортно-логистические риски в сфере перевозок грузов морем представляют собой совокупность условий и факторов, создающих реальную и потенциальную опасность (вызов, риск) морской логистической цепи поставок грузов (товаров)» (стр.13);

- «Путем исследования на базе теории множеств двух основных элементов, таких как береговая инфраструктура и водный транспорт, функционирующий в морском порту, и анализа полученного множества, описывающего межотраслевую логистическую инфраструктуру, обоснована необходимость образования единого логистического центра морского порта, состоящего из всех хозяйствующих субъектов порта, и объединяющего их экономико-логистические усилия по увеличению пропускной способности порта и, соответственно, минимизирующего логистические риски» (стр. 21).

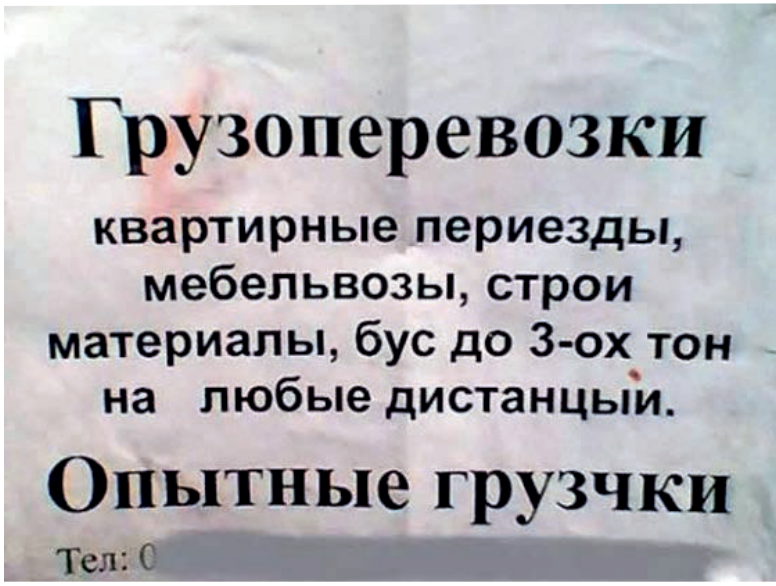
Употреблять в различных вариантах слово «логистическая(-ий)» по 3-4 раза в одном предложении это явный перебор. И может хоть кто-нибудь сумеет мне объяснить, что такое «экономико-логистические риски» и как они могут влиять на минимизацию «логистических рисков»?

Но у нас еще есть источник [3], там тоже много интересного, например, «рынок логистического сервиса» (стр. 8) и «сервисная логистика» (стр.12) интересно, что бы это могло означать? Или вот еще, на стр. 3 находим фразу: «Развитие рынка логистических услуг на железнодорожном транспорте предполагает диверсификацию комплекса логистических операций по формированию грузовых потоков и их провайдерскому обеспечению». Два логистических прилагательных в одном предложении это уже почти норма. Но вот «провайдерское обеспечение» грузовых потоков?

Всезнающая Википедия сообщает, что слово «провайдер» произошло от английского provider, т.е. компания-поставщик каких-либо услуг. Получается, что диверсифицированный (т.е. расширенный) комплекс логистических операций будет формировать грузопотоки, а некая фирма будет поставлять услуги по их обеспечению. Интересно, а чем таким этот «комплекс логистических операций» надо обеспечивать??

Незаметно мы подошли к десерту – страданиям бедного русского языка. Несколько лет назад филологи и блоггеры живо обсуждали появление на свет особого языка блогов и форумов – молодежного сленга, который стали именовать «олбанским языком». Видимо сейчас настала пора говорить о появлении в России «околонаучного олбанского» языка. Не верите? Давайте вместе посмотрим и попробуем перевести некоторые части некоторых диссертаций на обычный русский язык. Если это окажется вообще возможным.
На стр. 8 источника [1] мы узнаем, что «автором выявлены отличительные черты контейнеризации грузовых перевозок в условиях глобализации логистики». Про глобализацию экономики мы слышали, но вот оттого, что еще и логистика собирается глобализироваться просто становится страшно.

На той же странице находим еще более интересную мысль: «развито научное представление о логистической координации в цепях контейнерных поставок в системе складских терминалов как сфере менеджмента, решающего в таких цепях поставок задачи управления логистическими взаимодействиями». Перечитывал раза три, не понял ровным счетом ничего. Цепи контейнерных поставок зачем-то находятся в некой непонятной системе складских терминалов, при этом логистическая координация выполняет еще и функции менеджмента, который почему-то решает задачи управления логистического взаимодействия. Нет, это реально круто! Совершенно непонятно о чем идет речь, но очень круто! А может смысл тут и не важен? Есть большой набор научных слов, и логистику, как царицу современной науки, помянули целых два раза.



Несколько ниже, но на той же самой странице, есть еще одно предложение, в котором автор на голубом глазу утверждает, что ею «произведен критический анализ государственных приоритетов в сфере модернизации логистической инфраструктуры товарных рынков». Не скрою, пришлось перелопатить много литературы и всевозможных государственных программ, даже планов этих программ, но ни в одной из них нет ни слова о существовании некой сферы модернизации логистической инфраструктуры товарных рынков. Нет такой сферы, а раз нет, то и ни о каких приоритетах речи вообще идти не может. Никакого смысла, а, следовательно, и научной новизны, в этой фразе тоже нет. Понятие «товарные рынки» науке известно, а вот «логистическая инфраструктура» нет.

Из цитируемого источника совершенно непонятно почему у государства (кстати, а какого именно?) должны быть приоритеты в

модернизации того, чего в природе не существует? Кстати, науки под названием «логистика» строго говоря, тоже нет, научная дисциплина есть, а науки нет.

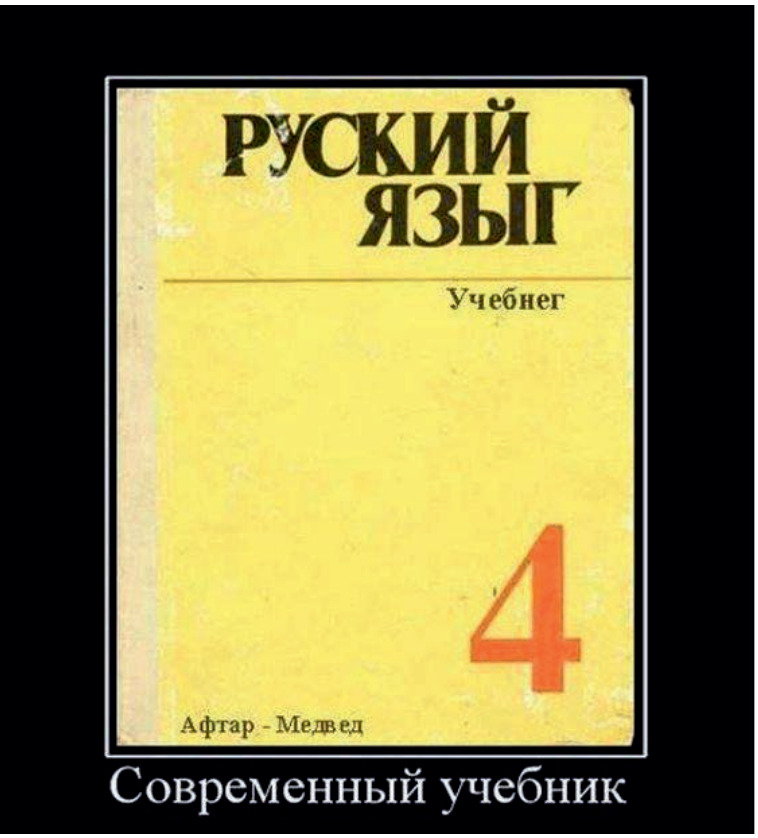
На стр.11 автор предлагает приобрести российским железным дорогам статус «поставщика интегрированных интермодальных логистических услуг». При этом ничего не сказано у кого сей статус надо приобретать, за какие деньги, а главное зачем? Ибо не существует никакого статуса поставщика, речь идет всего-навсего о банальном увеличении объема перечня оказываемых железнодорожным перевозчиком услуг.

Вот уж в чем нельзя упрекнуть ОАО РЖД так это в отсутствии желания и амбиций по расширению своего присутствия в самых разных нишах околотранспортного рынка. В этом направлении активно работают и ОАО «РЖД-Логистика» и дирекция по управлению терминально-складским комплексом. Насколько успешно – вопрос отдельный, но вот информация о предложении этими структурами на рынке новых услуг в прессе появляется постоянно. Вот только автор цитируемого источника эту прессу видимо не очень жалует изучением.

Но это и не важно, в конце концов, он не читатель, а соискатель, вы только посмотрите, как можно красиво прицепить к слову «услуги» три прилагательных, которые, по замыслу автора, должны придать всей фразе очень научный вид. Но опять-таки лишенный малейшего смысла.

И завершим нашу экскурсию по источнику [1] фразой найденной на стр. 13, без комментариев: «Логистическая координация в цепях контейнерных поставок в дис-сертации соотносится с такими воздействиями на функциональные циклы логистики работы морского контейнерного терминала, перевозок и железнодорожного контейнерного терминала, которые заставляют их функционировать согласованно».

Перейдем к источнику [2]. На стр. 8 находим словосочетание «аутсорсинг морских судов». За нормальной информацией опять обратимся к Википедии. Аутсо́рсинг (от англ. outsourcing: (outer-source-using) использование внешнего источника / ресурса) — договорное привлечение сторонних организаций, использование внешних ресурсов для достижения собственных целей, а также предоставление сотрудника на полный рабочий день или на его часть в другую фирму.



Итак – аутсорсинг это использование внешнего ресурса, можно отдать что-то на исполнение этому внешнему ресурсу, либо стать самому поставщиком такого рода услуг. Это понятно, с другой стороны в судовом бизнесе уже несколько сот лет распространена практика сдачи (и приема) судов в аренду, т.е. в чартер или во фрахт. Непонятно другое – зачем хорошо известные операции именовать на новый, модный манер?

На стр. 10 автор сообщает нам, что им «научно обоснован алгоритм аутсорсинга морских судов, состоящий из пяти этапов (планирования, оценки, анализа, выбора и заключения), позволяющий принимать решения о передаче судна с минимальными рисками». Обратите внимание на слово «передача», оно может означать только одно – автор разработал новую научную (!) методику по передаче судна в чартер или во фрахт. К сожалению, сия новизна из автореферата не следует, но есть самые серьезные сомнения в том, что автору реально удалось предложить фрахтовому рынку, старому и очень консервативному, что-то действительно новое. Кстати, на стр. 19 мы находим «вывод о том, что в Российской Федерации суда сдаются в аутсорсинг в 2–3 раза реже, чем в развитых в экономическом отношении государствах».

Не очень понятно, на чем именно основываются заключения автора, но факты и логика построения судового бизнеса говорят о том, что фактически весь грузовой флот мира сдан в аренду на основании различного рода договоров – чартеров, и Россия в этом бизнесе не исключение. Да и специфики, особой, российской также не существует. Просто в судовом бизнесе судовладелец практически никогда не выступает в роли перевозчика. Для этого существую специализированные компании-операторы, которые и заключают с грузоотправителями договоры перевозки грузов морским транспортом.

На стр. 14 автор предлагает «сократить число посредников, не имеющих груза, обеспечение участия в канале поставок только оригинальных морских перевозчиков, портов, терминалов, операторов, логистических провайдеров и судовых агентств». Не больше и не меньше. Оригинальный морской перевозчик, это, вне сомнения, научная новость. Осталось выяснить, как выглядит «неоригинальный» морской перевозчик или «неоригинальный логистический провайдер». Может быть, речь идет об упомянутых выше операторах морского транспорта?

Обратите внимание на оговорку автора «не имеющих груза», но грузом могут обладать только грузовладельцы и / или грузоотправители. Все, но ни одна из структур перечисленных автором к этой категории не относится! Они просто не могут иметь груз, потому что они транспортные или грузоперерабатывающие структуры, у них совершенно иной бизнес. Они возят, обслуживают и перерабатывают чужой груз.

На стр. 19 находим такое откровение: «Автором определено место портов четвертого поколения в пятиуровневой классификации, и сделан вывод, что они, по сути, становятся провайдерами 3PL уровня, а в РФ – в сфере водного транспорта – имеют место тенденции зарождения провайдеров 4PL уровня».

Опять околонаучный олбанский язык, что такое «порт четвертого поколения в пятиуровневой классификации», и как он может стать провайдером логистических услуг 3-го уровня??? Или 4-го?
Снова обратимся за помощью к Википедии:

Порт (лат. portus — гавань, пристань) — место на берегу моря или реки, устроенное для стоянки кораблей и судов, имеющее

комплекс специальных сооружений для их обслуживания: причалы, вокзалы, краны, склады, терминалы, вспомогательный транспорт и т.д. В порту может быть несколько причалов, оборудованных для причаливания судов, посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, заправки топливом и др. работ. Порты бывают морские, речные, пассажирские, торговые, рыбные и т.п.

Не занимается порт ничем иным кроме переработки грузов и обслуживания судов, если порт грузовой, и обслуживанием пассажиров и судов, если это пассажирский порт. Все! А вот иные услуги, в среде профессионалов их принято называть экспедиторскими, оказывают совершенно иные компании – экспедиторские, провайдеры логистических услуг, мультимодальные транспортные операторы – зовите их, как вам будет угодно. Возможно, что такая компания будет в той или иной степени аффилирована с портом, но это не порт.

Теперь несколько подробнее изучим источник [3].

На стр. 8, в разделе «научная новизна» находим:

«Уточнены качественные и количественные критерии отнесения ведущих российских грузовых операторов железнодорожного транспорта к группе логистических провайдеров в сопоставлении с лидером мирового рынка, что позволяет выявить направления в сфере диверсификации логистических услуг компаний за счет роста конкурентоспособности российских операторов грузоперевозок и дальнейшего выхода на международный рынок, развития направлений, связанных с организацией интер- и мультимодальных перевозок».

Постараемся понять, о чем же здесь речь идет. Не очень понятно, зачем необходимо относить операторов железнодорожного транспорта к группе логистических провайдеров? При этом сравнивать их с каким-то мифическим «лидером мирового рынка». Что за лидер, как называется, откуда взялся? Нет ответа, да и быть не может, только потому, что система организации перевозок грузов железнодорожным транспортом, а, следовательно, и деятельность операторов в России уникальна и аналогов не имеет. О каком тогда сравнении может идти речь?

На стр. 14 читаем: «Основная цель предприятий, работающих на операторском рынке – экономическая, при этом технологические проблемы владельца инфраструктуры ОАО «РЖД», возникающие в результате увеличенного порожнего пробега и отсутствия подвижного состава под перевозку низкодоходных грузов в нужном количестве, выраженные через их социальную значимость, не являются, по нашему мнению, определяющими».

Диссертант, возможно, не поверит, но все без исключения коммерческие предприятия, что в России, что в мире имеют одну основную цель – экономическую, а точнее извлечение прибыли из своей деятельности и сопутствующие проблемы других участников бизнес-процесса действительно мало кого волнуют. Это так, но как можно выразить социальную значимость перевозки низкодоходных грузов через технологические проблемы владельца инфраструктуры непонятно. Опять научноолбанский язык.

Кстати, отсутствие у перевозчика – читай ОАО «РЖД» – вагонов под перевозку социально-значимых грузов это проблема отнюдь не технологическая, а скорее общественно-политическая. Это плоды исполнения до конца непродуманной реформы железнодорожного транспорта. Но это совсем иная тема.

Автор умышленно предложил этот материал одновременно двум профессиональным журналам, распространяющимся в свободном доступе, через Интернет. Одно издание в Санкт-Петербурге, а второе в Хабаровске, Запад и Восток нашей огромной страны. Таким образом, он надеется, что материал увидит большее число неравнодушных профессионалов.

Книги по теме

В этом номере мы подготовили для вас интереснейшие рекомендации к прочтению по теме «Склад». Надеемся, что вы найдете их полезными. Если ваша профессиональная деятельность так или иначе связана со складом, эти издания, несомненно, достойны вашего внимания.

Искусство управления складом. Как уменьшить издержки и повысить эффективность
Стюарт Эмметт, 2007

OZON: В книге «Искусство управления, складом» Стюарт Эмметт раскрывает широкий спектр тем – от контроля уровня запасов до аутсорсинга, основные принципы складирования и такие современные проблемы, как глобальные цепочки поставок, обратная логистика, управление рисками в условиях динамичных систем и социально-политических воздействий. Читатель почерпнет информацию, необходимую для управления складскими операциями как частью точно настроенной на обслуживание покупателей и достижение практического результата глобальной системы. Автор четко разграничивает и объясняет все складские и логистические процессы, переосмысливая роль склада и рассматривая его как важнейшее звено цепочки поставок, отвечающее требованиям рациональности, адаптивности, регулируемости и рентабельности. «Пример», «Тема для размышления»; «Контрольные вопросы» – эти разделы помогут читателю по-новому посмотреть на собственные операции и сделать мысленную отметку на будущее, чтобы использовать в работе весь объем нужной информации.

Logistdv: Спектр вопросов, рассмотренных в книге, однозначно шире. Здесь вы можете найти также информацию по управлению запасам. Обратите внимание на раздел «Тема для размышления». Есть о чем подумать.

Как организовать склад. Практические рекомендации профессионала
С. А. Таран, 2008

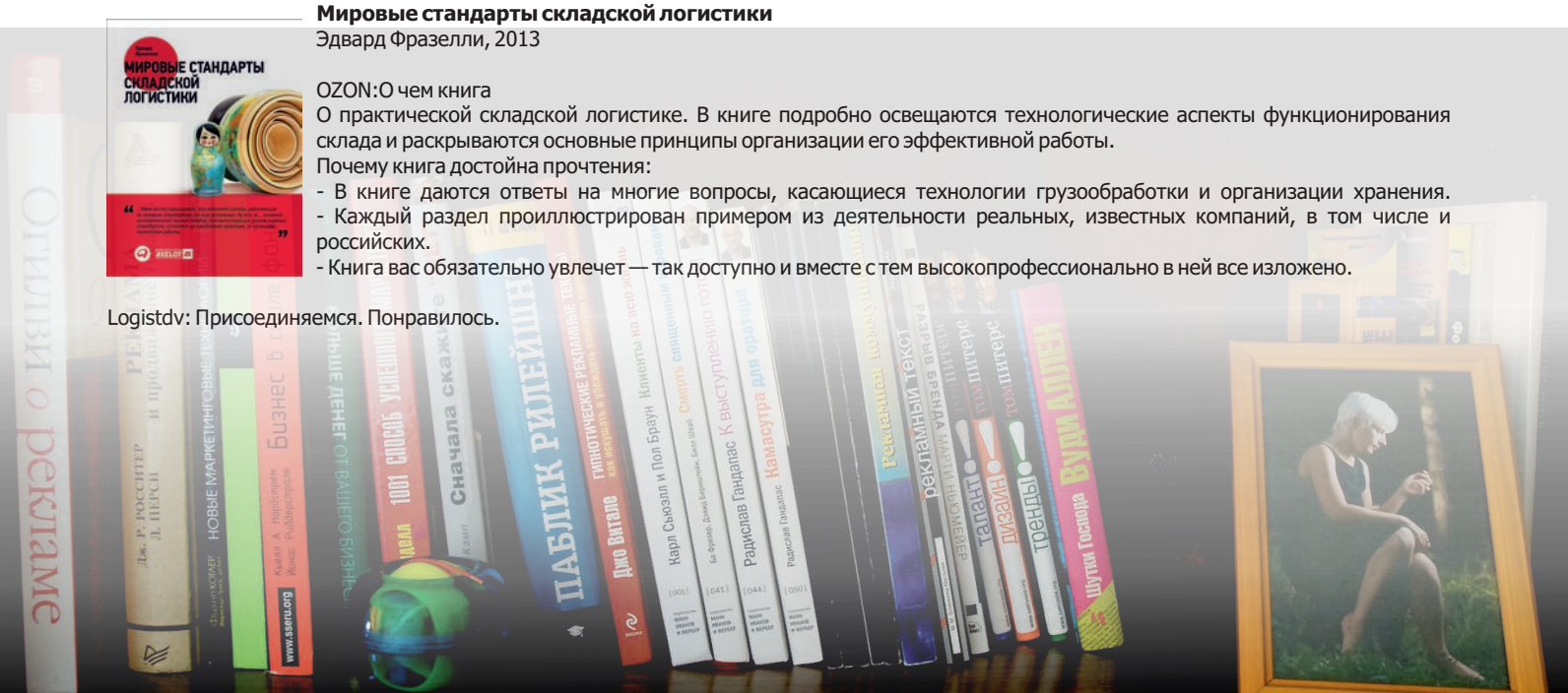
OZON: В пособии рассмотрены основные вопросы и рекомендации по организации складского хозяйства в современных условиях: виды и функция складов, определение оптимального количества складов и мест их расположения, методы оптимизации складских процессов, виды операций на отдельных участках склада. Пособие предлагает решение задач, связанных с эксплуатацией склада, рассматриваемого и как элемент системы товародвижения, и как самостоятельная система.

Logistdv: Лучшая книга по вопросу описания складского процесса, который здесь изложен очень детально и схематично. Автор, безусловно, практик.

Мировые стандарты складской логистики
Эдвард Фразелли, 2013

OZON:О чем книга
О практической складской логистике. В книге подробно освещаются технологические аспекты функционирования склада и раскрываются основные принципы организации его эффективной работы.
Почему книга достойна прочтения:
- В книге даются ответы на многие вопросы, касающиеся технологии грузообработки и организации хранения.
- Каждый раздел проиллюстрирован примером из деятельности реальных, известных компаний, в том числе и российских.
- Книга вас обязательно увлечет — так доступно и вместе с тем высокопрофессионально в ней все изложено.

Logistdv: Присоединяемся. Понравилось.



ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЦЕНТР ЛОГИСТИКИ (ДВМЦЛ)

Приглашаем на практический семинар

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ,

или Некоторые советы по выживанию в условиях реформирования ж/д отрасли

24 октября 2013 года

ПРОГРАММА

1. Правовые основы железнодорожных перевозок грузов

- Федеральный закон РФ №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
- Федеральный закон РФ №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»
- Правила перевозок грузов ж/д транспортом
- СМГС и CIM-KOTIF

2. Особенности договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

- Транспортная железнодорожная накладная
- Планирование перевозок
- ЭТРАН – система электронного документооборота
- Новый Единый сетевой технологический процесс (ЕСТП)
- Статус перевозчика и экспедиторов. Особенности взаимоотношений.
- Операторы подвижного состава. Кто они?

3. Особенности перевозок грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении

- Оформление транспортных документов
- Переоформление договоров перевозки (транспортных накладных)
- Операции по перегрузу связанные со сменой колеи

4. Как принимать груз от железнодорожного перевозчика

- Принимаем груз на местах общего пользования
- Принимаем груз на путях необщего пользования (частные терминалы и тупики)
- Как оформить недостачу/повреждение груза?

5. Особенности предъявления претензий на железнодорожном транспорте

- Как истребовать коммерческий акт?
- Что такое обязательный претензионный порядок

Автор, ведущий: **АНДРЕЙ ГОЛУБЧИК**, к.э.н., руководитель транспортной и внешнеторговой практики юридической фирмы Marsh&Wilts, доцент кафедры Технологии внешнеторговых сделок Всероссийской академии внешней торговли Министерства экономического развития РФ, доцент кафедры Нефтегазотрейдинга и Логистики РГУ нефти и газа им. И.М. Губкина, г. Москва

Дата, время: **24 октября с 10.00 до 18.00**
Место проведения: уточняется.
Стоимость участия: 7000 руб/чел

В связи с ограниченным количеством мест (до 30), просим регистрироваться заранее (ФИО, компания, должность, телефон, e-mail) по адресу **info@logistdv.ru** , тел. **(4212) 654-554**