

精典案例 ▶

波音 787 溃败背后的七大“管理教训”

编者: 制动问题。燃油泄漏。挡风玻璃出现裂痕。一次电池起火,又一次在日本出现紧急迫降。美国联邦航空管理局(FAA)实施安全调查。之后两位重要的客户——日本两家主要的航空公司,全日空航空公司(ANA)和日本航空(JAL)宣布停飞他们的波音 787 客机。然后 FAAs 停飞所有在美国注册的 787 客机(全美只有一家运营商)。现在,全球其他监管机构也纷纷效仿,到目前为止已经停飞全部 50 架已交付使用的 787 客机。这些问题敲响了警钟,不仅是对波音公司,还是对那些本身或者供应商已经或者将要涉及到离岸外包业务的公司。每一位企业首席执行官都应该借鉴以下的管理教训。

波音并非唯一作出漏洞百出的离岸外包决定的企业。该公司只是这个一个广泛存在于经济体内部的问题的最新和最引人注目的例子。

哈里·莫瑟尔(Harry Moser)是一位毕业于麻省理工学院的工程师,以及回归倡议协会(Reshoring Initiative)创始人,他向我表示:“很多将业务离岸外包的企业并非真的精打细算。”因为高达 60% 的离岸外包决定都是基于错误估算。

正如加里·皮萨诺(Gary Pisano)和威利·史(Willy Shih;中文名:史兆威)在他们的经典文章《恢复美国竞争力》(Restoring American Competitiveness,《哈佛商业评论》,2009 年 7-8 月刊)中指出,离岸外包一直在摧毁美国各个产业,阻碍创新,并削弱美国的长期竞争力。

皮萨诺和史兆威写道:“特定地区的制造业衰退将产生连锁反应。一旦制造业外包,工艺流程的专业技术将不能维持,因为这些技术取决于每天与生产的交互。没有了工艺流程能力,企业会发现越来越难对下一代工艺技术进行提前研究。如果没有开发这些新工艺的能力,他们发现自己不能再开发新产品。从长期看,如果该经济体缺乏用以开发先进工艺流程和推进制造业的基础设施,将丧失创新的能力。”

现在除非波音可以快速修复影响 787 客机的技术问题,否则其整个航空业务也将“处于危险中”。飞机制造业甚至可能加入上述“已经失去”的产业榜单。

这些问题敲响了警钟,不仅是对波音公司,还是对那些本身或者供应商已经或者将要涉及到离岸外包业务的公司。每一位企业首席执行官都应该借鉴以下七条管理教训:

1、使用合适的指标来评估离岸外包

在分析离岸外包时,企业必须超越低级的成本计算方法,因为这些计算方法专注于短期利润,只考虑如劳动力成本或者出厂价格;因此,企业在进行分析时,还应考虑扩展后的国际供应链的总成本和风险。在回归倡议协会的帮助下,企业可以轻松完成这种分析,该协会的网站包含一项分析工具,可以让企业计算离岸外包的全部风险和成本。该工具名为“总拥有成本计算器”(Total Cost of Ownership Estimator)。其价格是正确的。该项分析不需要聘请收费高昂的咨询师:这是完全没必要的。

该计算器提出一系列问题。来自各外包地点的零部件的价格分别是多少?外包地有多远?你出外与供应商见面的频率如何?进行离岸外包的知识产权风险有多少?你认为完成产品生产的时间有多长?该计算器使用这些答案来计算 25 种不同的成本。将所有的成本加起来,就是“总拥有成本”。

大部分企业倾向于根据工资水平或者工厂交货价或者到岸价格来考虑外包决策,而忽略了另外 20 个成本类别。该计算器使企业轻松地计算另外 20 项成本。

莫瑟尔表示:“通常,企业发现的是,尽管离岸外包价格可能比美国生产价格低 30%,但所有这些其他成本加起来却超过 30%。如果他们愿意认可所有这些成本,那么他们会看到将生产工作迁回美国可能更有利可图。”