

ПЭК:

ВЕСТНИК | ВЫПУСК №86. 2020

ИДЕАЛЬНЫЙ
ШТОРМ



ВЕСТНИК

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:

Главный редактор:

Ирина Фирсова

Редактор:

Григорий Степанцев

Арт-директор:

Дарья Буянова

Дизайн и вёрстка:

Игорь Лещенко

Наталья Сизова

Корректор:

Наталья Стручалина

Учредитель и издатель:

ООО «ПЭК»

Обложка номера:

Фото: Кетрин Скорак (Kathryn Scolah)

Дизайн: Карина Акопян

Отпечатано в типографии: ООО «Типография Парадиз»

Журнал распространяется в офисах и представительствах компании «ПЭК»

Редакционная почта: press@pecom.ru

Тираж: 7 000 экз.

Перепечатка и использование собственных материалов
возможно только при согласовании с редакцией со ссылкой на издание.

«ПЭК: Вестник» корпоративное издание компании «ПЭК», 2020

2020

ОТ РЕДАКЦИИ

Пандемия стала грандиозной и эффективной проверкой того, что мы привыкли называть «современной цивилизацией». Выдержит ли мировая система здравоохранения миллионы заболевших? Готовы ли интернет-провайдеры к кратному увеличению нагрузки в сетях? Хватит ли продуктовых запасов для обеспечения многомиллионных городов? Выдержит ли многовековой институт брака испытание многомесячной самоизоляции? Так ли уж ценна свобода для человека? И с чем ещё мы готовы расстаться в надежде на повышение уровня нашей безопасности? Эти вопросы множатся каждый день, но для нас насущно важным является следующий: как изменится мировая логистическая система в борьбе с коронавирусом, на глазах меняющим экономический уклад по всей планете? Пока медики

ищут вакцину от физического носителя болезни, могут ли логисты предложить вакцину от коронакризиса и его последствий? То, что нам удалось узнать, внушает оптимизм. Может быть, логисты и не решили всех проблем, но движение жизни продолжается. Грузы сдаются на склады, едут по наземным, морским и воздушным дорогам к своим получателям – и достигают точки назначения. И хотя нам непривычно видеть экспедитора в маске, а грузчика в тонких хирургических перчатках, стоит признать, что это наше удивление – минимальная цена за возможность сохранить привычный житейский уклад. О том, как логистика борется с последствиями коронакризиса, что станет новыми точками роста и развития отрасли и кто заслуживает звания героев нашего времени не меньше, чем врачи – в новом номере «ПЭК: Вестник».

НОВОСТИ РЫНКА



ВИРТУАЛЬНЫЙ ПТС

В ноябре этого года станут обязательными электронные паспорта транспортного средства – ЭПТС. Собственно, оформление «виртуального ПТС» в экспериментальном режиме доступно уже сейчас, и в системе ГИБДД в ноябре 2019 года было зафиксировано порядка 60 тыс. действующих ЭПТС. При этом бумажные варианты останутся в силе, необходимость их замены остаётся на усмотрение владельцев, а из оборота их будут изымать постепенно.

60 000 ЭПТС

ЗАФИКСИРОВАНО
ГИБДД В 2019 г.

В России, по данным агентства «Автостат», в 2020 г. зарегистрировано 53 млн транспортных средств, и поддержание бумажного документооборота всей этой автомассы обходится казне минимум в 1 млрд рублей ежегодно. Введение ЭПТС позволит избавиться от подобных расходов.

ПЕРВЫЙ ДОШЁЛ!

Эру беспилотных грузовиков можно считать открытой. Впервые автономное транспортное средство успешно пересекло континент, пройдя за три дня от Калифорнии до Пенсильвании (США). При этом грузовик шёл с полной загрузкой, неся на борту 20 000 кг масла для неназванного получателя. Именно это обстоятельство и делает автономный рейс значимым: переезды на сопоставимые расстояния такие грузовики совершали и ранее, но, как правило, порожняком.

Гружёный беспилотник прекрасно справлялся со всеми дорожными трудностями на протяжении 3000-километрового маршрута: перепадами высот, изменениями погодных условий, действиями других участников движения. Но помощь находившихся в кабине водителя и инженера не потребовалась: рейс завершился благополучно.



Важно учесть, что машина двигалась по магистралям, используемым для грузового транспорта, то есть перемещаться в условиях городского трафика ей не приходилось.

3 000 КМ
БЕЗ ВОДИТЕЛЯ



ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ТЯГА

Индустрия перевозок острожно «зеленеет»: знаменитый автопроизводитель DAF объявил о начале продаж электротягача серии CF. Модель создана на базе обычного дизельного CF, оснащённого электродвигателем мощностью 286 л. с., работу которого обеспечивает блок аккумуляторов общей ёмкостью 170 кВт·ч. Запас хода составляет 100 км на одной подзарядке, которая, по заявлениям DAF, занимает 30 минут. Голландцы подходят к вопросу внедрения модели вдумчиво: пока речь идёт о «контролируемом производстве

каждой машины» и продажах малыми партиями под заказ. Это решение было принято по итогам экспериментального применения 6 прототипов модели для доставки продуктов и перевозки контейнеров. За год тестовой эксплуатации все электрогрузовики показали себя вполне жизнеспособными, пройдя более 150 000 километров. Голландский DAF является подразделением американской компании Paccar – третьего по величине мирового производителя тяжёлого грузового транспорта.

ЭКОЛОГИЧНЫЙ

ТЯГАЧ ОТ DAF

МЫ ЖИВЁМ В ОЧЕНЬ
МАЛЕНЬКОМ МИРЕ,
ВЗАИМОСВЯЗИ
ЧАСТЕЙ КОТОРОГО
ОКАЗАЛИСЬ ПЛОТНЕЕ,
ЧЕМ МЫ ГОТОВЫ БЫЛИ
СЕБЕ ПРЕДСТАВИТЬ

ИДЕАЛЬНЫЙ

ТОРМ

МИРОВАЯ ЛОГИСТИКА
VS КОРОНАКРИЗИС

ИДЕАЛЬНЫЙ ШТОРМ

Диаметр камешка, упавшего в воду, в разы меньше диаметра кругов, вызванных его падением. События, начавшиеся в небольшом, по меркам Китая, городе на юге страны, оказали драматическое воздействие на всё мировое экономическое хозяйство. Подумать только, но парикмахерская в Пензе, кофейня в Мадриде или магазин гаджетов в Квебеке закрылись только из-за неосторожности одного из жителей китайского города Ухань. Мы действительно живём в очень маленьком мире, взаимосвязи частей которого оказались и плотнее, и разнообразнее, чем мы готовы были себе представить. Идеальный шторм разразился, тихой гавани не предвидится – и вот как мировая логистика борется с брошенным ей вызовом.

НОВЫЙ ПОРЯДОК
ДОСТАВКИ

БОЛЬШИНСТВО ОТДЕЛЕНИЙ «ПЭК» ВЕРНУЛОСЬ К ШТАТНЫМ ГРАФИКАМ

ПРОДОЛЖАЕМ ДВИЖЕНИЕ

В первоначальной, самой тревожной фазе развития событий несколько компаний сообщали о приостановке деятельности и перевозок из «неблагополучных» районов, что было связано с противоречивой информацией о способах распространения инфекции. Так, например, Fedex сообщали о временном прекращении доставок по некоторым китайским направлениям. Однако уже в середине марта тренд сменился: абсолютно все перевозчики опубликовали сообщения о продолжении деятельности. И если в начале апреля грузоперевозчики говорили о сокращении рабочих часов в региональных филиалах, то уже в первых числах мая большинство представительств «ПЭК» вернулось к штатным графикам, что было продиктовано возрастающим грузопотоком.

МО
KEEP
VIEW



НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРИ РАБОТЕ И ОБЩЕНИИ С КЛИЕНТАМИ

Логистические компании пересмотрели протоколы действий сотрудников доставки, введя новые, никогда ранее даже не упоминавшиеся, требования и инструкции. Техническим ответом на вызов времени стало внедрение бесконтактной доставки на тех рынках, где ранее такие услуги не были востребованы. В США, например, и до коронавирусной атаки доставка почты и некрупногабаритных отправок осуществлялась в бесконтактном режиме, что позволяло сэкономить время и доставщику, и получателю. Вместе с тем, была вполне доступна и «контактная» доставка. Последние события изменили правила по всему миру и сделали бесконтактную доставку самой востребованной формой получения груза по адресу. «ПЭК», например, одной из первых приступила к организации и внедрению услуги такого формата. Защитные маски, перчатки, санитайзеры стали важнейшими атрибутами в работе курьеров, водителей и экспедиторов транспортных компаний.

РАЗВИТИЕ ОНЛАЙН-СЕРВИСОВ

«Искусственный интеллект – это самый сильный катализатор изменений, который я сейчас вижу в мире и в нашей индустрии», - сообщил в одном из интервью Брэд Джекобс, глава XPO Logistics, компании, входящей в TOP 10 мировых 3PL-операторов. Цифровизация логистической отрасли в целом и развитие онлайн-сервисов в частности были одними из ключевых трендов последних лет. Коронакризис, как отмечают эксперты рынка, серьёзно ускорил темп этих изменений, а отношение клиентов к ним сделал более лояльным. Например, удалённое оформление грузов на отправку или получение через подтверждение в СМС, внедрённое «ПЭК», пока является мерой, продиктованной требованиями карантина и эффективным способом ограничения контактов. Однако снятие этих требований не означает прекращение действия сервисов. Суть нововведений – создание максимально комфортной среды взаимодействия «ПЭК» и получателя услуги.



ЭТО ЛИЧНОЕ

У каждого клиента «ПЭК» есть своё собственное, личное пространство на просторах сайта resom.ru. В мае возможности личных кабинетов и, соответственно, возможности клиентов компании серьёзно расширились с появлением новых сервисов: «Дистанционное оформление» и «Выдача по СМС». Инструкция по применению новых сервисов – в материале «ПЭК: Вестник».



ДИСТАНЦИОННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ



После сдачи груза на склад его перевозку необходимо документально оформить хотя бы для того, чтобы компания знала, куда доставить ваш груз и кто имеет право его получить. Новый сервис позволяет проделать всю необходимую документально-бюрократическую работу онлайн, в личном кабинете.

5 ШАГОВ В НАПРАВЛЕНИИ ОФОРМЛЕНИЯ

1. Зарегистрировать личный кабинет или войти в него в том случае, если он у вас уже зарегистрирован.
2. Заполнить электронное заявление на дистанционное обслуживание.
3. Загрузить скан паспорта, фото себя с паспортом; в том случае, если вы действуете по доверенности от юридического лица или ИП, вам потребуется также загрузить скан этой доверенности.
4. Подтвердить электронное заявление кодом из СМС, который придёт к вам на указанный при регистрации номер телефона.
5. Дождаться подтверждения заявки, которое будет выслано на указанный ранее адрес электронной почты.

ДОКУМЕНТООБОРОТ
ПЕРЕХОДИТ В ОНЛАЙН

ЧТО НЕОБХОДИМО СДЕЛАТЬ

ДО

того, как отвезти груз на склад

1. Оформить заявку на перевозку, указав параметры груза (вес, высота, ширина), желаемое место выдачи.
2. Обязательно распечатать и промаркировать все грузовые места маркировочной этикеткой. Если по техническим причинам распечатать этикетку нельзя – просто сохраните её изображение. Она пригодится при доставке груза на склад «ПЭК».

ПОСЛЕ

того, как груз передан на склад «ПЭК»

1. Зайти в личный кабинет.
2. Завершить оформление груза, введя код из полученного СМС-сообщения.
3. Момент получения системного сообщения является официальным подтверждением того, что ваш груз принят для транспортировки компанией «ПЭК»!



ALL YOU NEED is PHONE



ВЫДАЧА ГРУЗА ПО СМС

КОММУНИКАЦИИ
НА СЛУЖБЕ ЛОГИСТИКИ

Груз нужно не только отправить, но и получить. Пока 3D-принтеры не стали массовым явлением и не стоят в каждой кухне, «ПЭК» предлагает технологию получения груза с использованием более привычных технологий и без посещения клиентского офиса.

КАК ПОЛУЧИТЬ ГРУЗ ПО ТЕЛЕФОНУ ЗА 5 ШАГОВ

- 1.** Зайти в личный кабинет, оформить распоряжение на выдачу.
- 2.** Прибыть на склад (адрес выдачи будет указан в извещении о прибытии груза).
- 3.** Сообщить сотруднику приёмки на складе о намерении получить груз по СМС, назвать ему номер телефона и код груза.
- 4.** Получить СМС-код на указанный при регистрации телефон.
- 5.** Сообщить код из СМС сотруднику склада и получить груз.

NB! При необходимости вы можете оформить перенаправку груза в любое отделение компании через resot.ru.

НЕОБХОДИМЫЕ УСЛОВИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕРВИСА

- Все услуги оплачены полностью.
- Груз приходит без сопроводительных документов.
- Объявленная стоимость груза не превышает 50 000 рублей.
- Груз не подключен к услуге «Доставка», не предназначен к выдаче в пункте выдачи заказов.
- Обратите внимание: на данном этапе сервис недоступен в Республике Казахстан.



Движение — основа жизни и успеха в любом деле, особенно, если речь идёт о логистике. Специалисты «ПЭК» постоянно ищут новые решения и идеи, реализация которых позволит сделать любое клиентское взаимодействие с компанией ещё эффективней, а качество услуг и сервисов — ещё выше. Благодарность клиентов — прекрасная мотивация, но признание твоих заслуг коллегами и конкурентами вдохновляет не меньше. «ПЭК: Вестник» собрал материалы об идеях и проектах компании, отмеченных профессиональным сообществом.

ПРОЕКТ «ПЭК» ПО УЛУЧШЕНИЮ СЕРВИСА ВОШЕЛ В ШОРТ-ЛИСТ ПРЕМИИ CX WORLD AWARDS 2019/2020

СФИНКС ВЫХОДИТ В ЛЮДИ

Проект компании «ПЭК» СФИНКС вошёл в шорт-лист премии CX World Awards 2019/2020 вместе с Samsung, «Сбербанком» и «МТС».

Customer eXperience World Awards – ежегодная премия, вручающаяся самым интересным и успешным проектам, продуктам и технологиям в области развития клиентского сервиса. Своей целью организаторы премии, как написано на сайте, считают необходимость «содействовать развитию клиентоцентричной стратегии компаний, выявлять и поддерживать лидеров и лучших профессионалов рынка, освещать лучшие проекты и инновации в области улучшения Клиентского Опыта». Ежегодно более 100 номинантов принимают участие в событиях премии, что делает CX WORLD AWARDS самой известной, признанной всеми участниками рынка профессиональной наградой в индустрии клиентского опыта. В этом году в число финалистов премии в номинации «Практика использования обратной связи» вошёл проект «Системы Фиксации и Накопления Клиентских Сообщений» (СФИНКС), разработанный специалистами «ПЭК». Вместе с нашей компанией в шорт-лист премии вошли «Сбербанк», Samsung, «МТС», TELE2 и другие не менее известные игроки рынка клиентского сервиса.



ИСТОЧНИК
ВДОХНОВЕНИЯ

ФИРМЕННЫЙ СТИЛЬ И САЙТ «ПЭК» ПРИЗНАНЫ ЛУЧШИМИ ДИЗАЙН- ПРОЕКТАМИ ГОДА ПО ВЕРСИИ BEST FOR LIFE DESIGN AWARD

«ПЭК» IS BEST FOR LIFE

Фирменный стиль и сайт компании «ПЭК» признаны лучшими дизайн-проектами года по мнению жюри престижной премии Best for Life Design Award, церемония вручения которой завершила 2019 год. Пожалуй, впервые в истории этой организации логистическая компания не только номинировалась, но и выиграла сразу две премии. Жюри, в состав которого входил, в частности, легендарный промдизайнер Карим Рашид, по достоинству оценило дизайнерские решения, предложенные специалистами компании для креативного и функционального оформления корпоративной полиграфии, упаковки, сувенирной продукции и автотранспорта. Вторая по порядку, но не по значению, премия вручалась в номинации «Web и графика» за интуитивно понятный, современный и функциональный дизайн сайта компании.

Награды премии Best for Life Design Award вручаются с 2016 года в 50 номинациях, разделённых на два направления: Spaces & Places (архитектура, интерьеры, ландшафтный дизайн) и Silver Line (предметный дизайн, фирменный стиль, упаковка).

Награды премии вручаются тем компаниям и людям, в работе которых максимально полно воплотился ключевой принцип современного дизайна: оптимальное сочетание эстетики и функциональности. «ПЭК», по мнению организаторов премии и жюри, стала именно такой компанией.



«ПЭК» – АВТОР ЛУЧШЕГО IT-ПРОЕКТА ГОДА

Проект ЦУП — Центр управления перевозками — стал победителем авторитетного конкурса «Проект года» в номинации «Лучший IT-проект в области логистики» по версии профессионального сообщества лидеров цифровой трансформации Global CIO | Digital Experts.

Оптимизация себестоимости и качества услуг — вот те задачи, которые «умные» технологии позволяют решать логистам. Именно для этого компанией «ПЭК» был создан ЦУП: центр управления — система, способная накапливать, обрабатывать и анализировать огромный объём данных. Эти способности ЦУП позволили значительно улучшить систему взаимодействия складских и транспортных подразделений, а также наладить онлайн-контроль за каждым рейсом и мониторинг всех бизнес-процессов в режиме реального времени.

ЦУП — ПОБЕДИТЕЛЬ В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШИЙ IT-ПРОЕКТ В ОБЛАСТИ ЛОГИСТИКИ»

ОНЛАЙН-КОНТРОЛЬ
ЗА КАЖДЫМ РЕЙСОМ

IT

Система собирает все эти данные и на их основе выстраивает математический прогноз, позволяющий оптимально строить работу на несколько недель вперёд. Это позволяет планировать и загрузку транспорта, и организацию смен для складского персонала. Возможности новой системы впечатлили, прежде всего, специалистов IT. Профессиональное сообщество лидеров цифровой информации Global CIO | Digital Experts удостоило ЦУП звания «Лучший IT-проект в области логистики» в конкурсе «Проект года». Жюри конкурса было из чего выбирать: в качестве номинантов рассматривались до 1500 проектов. Но главный приз достался именно «ПЭК» и Центру управления перевозками.



НОВЫЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ

ПЕКИН — «ПЭК» — МОСКВА

«ПЭК» уверенно осваивает международные направления: после открытия транспортировки из Европы в 2019 году компания открыла своё представительство в китайском городе Гуанчжоу. Сегодня главный производственный цех мировой экономики возвращается к докризисным объёмам производства, о чём свидетельствует рост потребления нефти этой страной. Эксперты отмечают экспоненциальный рост поставок топлива на китайский рынок — косвенный, но примечательный факт, подтверждающий готовность Великого дракона к возрождению после драматических событий. А это значит,

что грузопоток из этой страны тоже вырастет, что, в свою очередь, даст импульс к перезапуску мировой экономики.

Караванная дорога, связывавшая Азию и Европу в древности, в новом веке получит новый импульс развития. Китай приступил к реализации ряда сухопутных и морских логистических проектов, объединённых под общим названием «Новый шёлковый путь» и призванных наладить более эффективное грузовое сообщение между Китаем и Европой. История развивается по спирали, верблюдов заменят беспилотные экофуры, но суть происходящего не изменится:

Запад и Восток ищут способ общаться больше. Возможно, Киплинг прав, и им никогда не понять друг друга в полной мере, но это не означает, что между ними не могут поддерживаться эффективные и прочные связи. «ПЭК», во всяком случае, делает всё от себя зависящее для поддержания, укрепления и развития этих связей. Открытие первого офиса в Китае — уверенный шаг в этом направлении. Словом, добро пожаловать в Китай! Этой заметкой «ПЭК: Вестник» открывает серию материалов о великой, древней, загадочной и очень работающей стране!



Китай — страна многообразная во всех своих проявлениях. Здесь очень уважают старость, но не платят пенсии по возрасту; лейбл «made in China» стал негласным символом fashion-фальсификата, но именно здесь, в Китае, живут самые азартные коллекционеры предметов европейской роскоши.

Не менее легендарный прагматизм китайцев сочетается с их же верой в магию цифр: например, «8» почитается как символ удачи, счастья и благосостояния из-за созвучия с иероглифом. Эта вера носит вполне предметный характер: любимая цифра зашифрована в зданиях, количестве опорных колонн небоскрёбов, а телефонный номер, состоявший из нескольких восьмёрок, был продан за баснословные деньги.

Весь мир знает эту страну как Китай, её граждане зовут свою родину Чжунго, но правильно было бы называть её просто «8». Ведь приметы могут помогать даже тем, кто в них не верит.



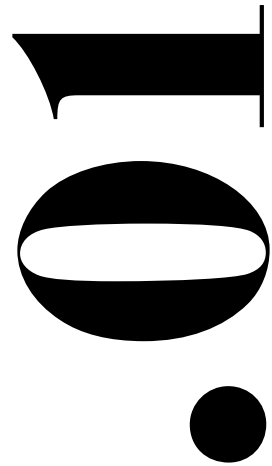
8

ОСОБЕННОСТЕЙ
КИТАЙСКОЙ
ЛОГИСТИКИ

中国物流的八大特点

Об основных отличиях логистик Китая и России, о подводных камнях, которые могут возникнуть при организации цепи поставок, и о том, как выбрать логистического партнёра, рассказывает директор филиала «ПЭК» в Китае Алексей Музеев.

При подготовке материала использовался текст «РБК».



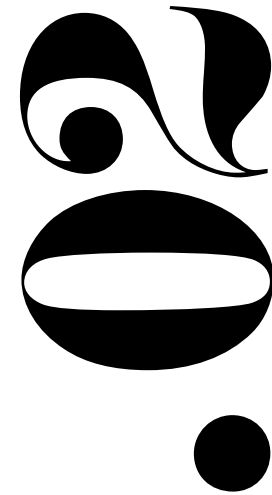
采购细节

СПЕЦИФИКА В СФЕРЕ ЗАКУПОК

Несмотря на возможности интернета и открытость многих сфер, в Китае всё ещё попадаются фирмы, которые исчезают после получения денег. Обращения о недобросовестных поставщиках принимают сайты государственных организаций КНР, а также специализированные онлайн-ресурсы. Сейчас рынок заметно очистился: появились инспекционные компании, которые проверяют качество упаковки и надлежащее состояние груза перед продажей. Чтобы обезопасить себя от неприятностей, покупатель заключает договор с торговым агентом. Логистический партнёр, имеющий представительство в Китае, предоставляет заказчику полную информацию о поставщике.

Форс-мажорные обстоятельства всё же случаются, например, при обнаружении некачественного товара, при погрузке, перегрузке или перевозке, и тогда компания компенсирует потери. Возможность возместить убытки от внештатных ситуаций в пути, как правило, имеют крупные перевозчики. Для большинства логистических фирм такие гарантии невыполнимы: компании не могут контролировать каждый этап доставки из-за участия посредников.

ПОЯВИЛИСЬ КОМПАНИИ,
ПРОВЕРЯЮЩИЕ КАЧЕСТВО
УПАКОВКИ И ГРУЗ



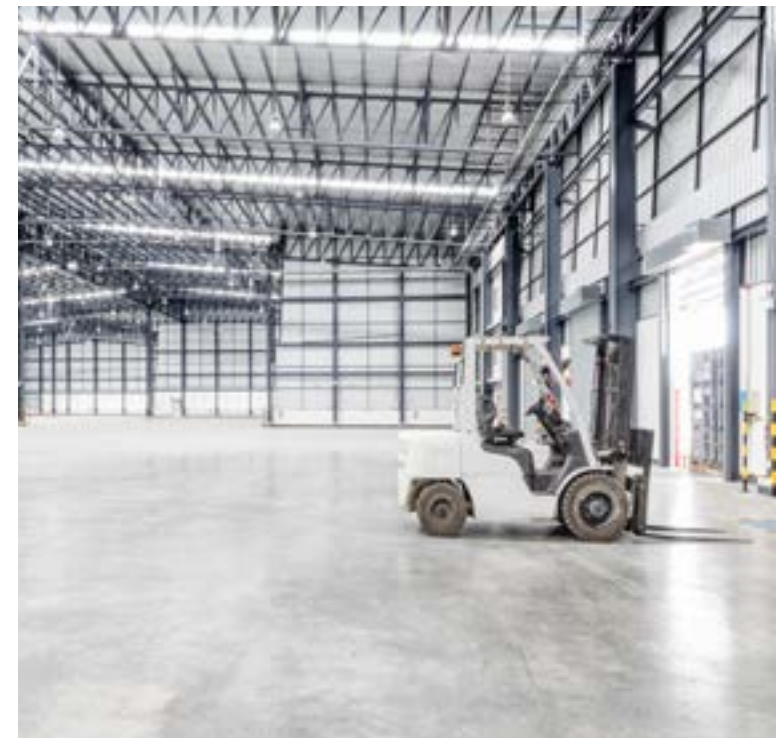
產品整合

ОСОБЕННОСТИ КОНСОЛИДАЦИИ ТОВАРА

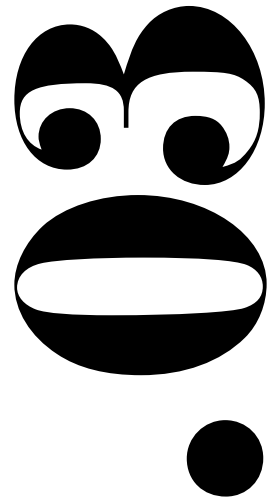
Как известно, в Китае больше производств, чем торговых компаний. В России обратная ситуация: торговые представительства имеют сеть складов, где товар может находиться дни, недели и месяцы.

ЛОГИСТЫ
РАБОТАЮТ
В ЖЁСТКИХ
ДЕДЛАЙНАХ

На китайских складах продукция не задерживается: отгрузочная компания отвозит товар с завода на склад, где его готовят к отправке. Оборачиваемость очень высока: нередко через неделю после изготовления товар уже в Москве. Консолидации товара нет как таковой. Иностранные логистические компании работают в условиях жёстких дедлайнов, особенно если речь идёт о сборной доставке по морю или по железной дороге. Каждый перевозчик решает этот вопрос по-своему. Например, можно отвозить основную массу грузов сразу на станцию, а также пользоваться складами партнёров в других городах.



НА СКЛАДАХ ПРОДУКЦИЯ
НЕ ЗАЛЁЖИВАЕТСЯ



路线细节

ОПТИМАЛЬНЫ МАРШРУТЫ СМЕШАННОГО ТИПА

СПЕЦИФИКА МАРШРУТОВ

При выборе логистической компании необходимо учесть, может ли перевозчик обеспечить доставку груза вглубь Китая самостоятельно или он прибегает к услугам посредников. От этого напрямую зависит своевременная поставка и связанные риски.

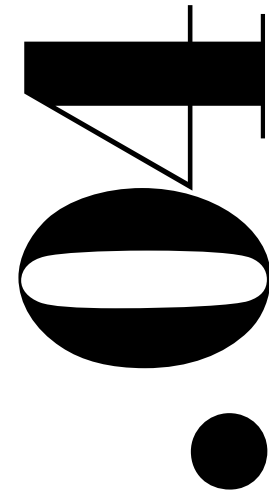
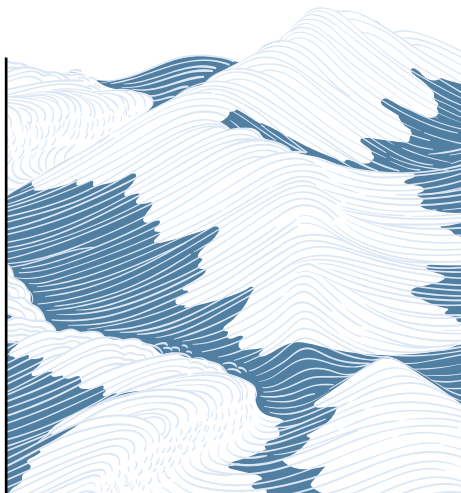
Перевозчики пробуют разные модели, останавливаясь на наиболее удачных. Для многих групп товаров оптимальны маршруты смешанного типа, или мультимодальная доставка: «море + ж/д», «ж/д + авто» и т.д. Пример мультимодальной доставки — морской путь «Шанхай — Владивосток»; далее товар отправляется по России железной дорогой или автотранспортом.

Из Китая большая часть товаров отправляется по железной дороге. Морские перевозки — на втором месте в общем грузопотоке между Россией и Китаем. Из крупных портов Шанхая и Циндао уходят сборные контейнеры. Примеры таких маршрутов: Шанхай — Владивосток, Гуанчжоу — Владивосток и даже Гуанчжоу — Шанхай — Санкт-Петербург.

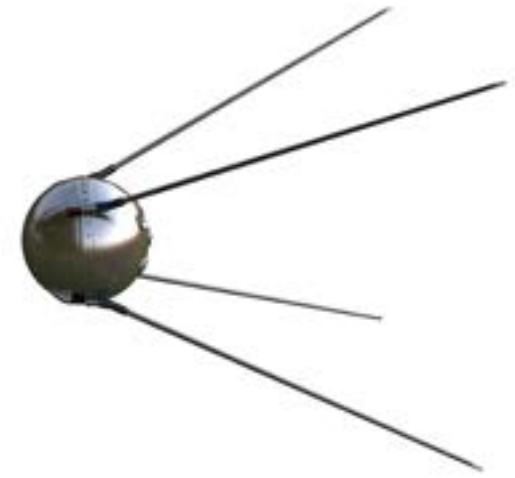
Авиаперевозки выбирают компании из стран, не имеющих прямых границ с Китаем, или клиенты, которым нужна срочная доставка. Авиатранспорт — самый быстрый, но и самый дорогой. Есть свои тонкости, в частности, кадровые: в компании должны быть сотрудники, аккредитованные в ассоциации авиаперевозчиков.

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

НА ВТОРОМ МЕСТЕ



货车运输



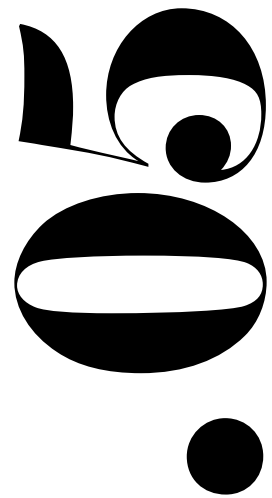
АВТОПЕРЕВОЗКИ

Россия и Китай в 2018 году ратифицировали соглашение, согласно которому грузы можно перевозить между городами обеих стран. Нововведение урегулировало число посредников и существенно снизило материальные и временные издержки. Российские перевозчики получили возможность возить грузы вглубь Китая самостоятельно, ранее этим занимались только китайские логистические компании.

Параллельно налаживается инфраструктура: для отслеживания транспорта применяют навигационные спутниковые системы «ГЛОНАСС» и BeiDou.

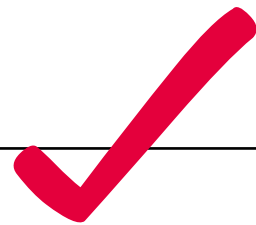
ТЕПЕРЬ ГРУЗЫ
МОЖНО ПЕРЕВОЗИТЬ
МЕЖДУ ГОРОДАМИ
ОБЕИХ СТРАН

ГЛОНАСС



中国标准

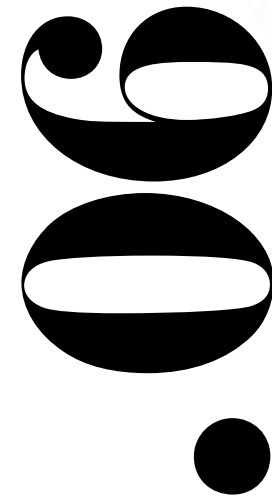
НОВЫЙ КИТАЙСКИЙ СТАНДАРТ



TIR

В 2018 году Китай перешёл на стандарт таможенного транзита грузового автотранспорта: TIR, transports international routiers, «международные дорожные перевозки». Официально этот стандарт Китай принял ещё в 2016 году, но на практике перевозки в соответствии с этими правилами начались два года спустя. Для сравнения: Россия присоединилась к процедуре в 1975 году. В основе работы стандарта – книжка международных дорожных перевозок (МДП) – документ, дающий право перевозить грузы через границы в опломбированных кузовах с упрощением таможенных процедур. По сути, книжка МДП – это большой блокнот, в котором указана информация о перевозке: страна отправки, таможенные отметки, описание груза, номера наложенных пломб, список транспорт-

ных документов. Долгожданный переход Китая на этот стандарт значительно упростит и ускорит процесс транспортировки товаров. Ранее сложности возникали буквально на всех этапах перевозки, начиная со страхования и вплоть до загрузки. Теперь у перевозчиков появится возможность выбирать наиболее удобные таможенные склады, лучше контролировать качество груза. Сейчас стало проще работать, но некоторые нюансы ещё остались, и до сих пор приходится пользоваться услугами местных проводников. Как можно сократить число посредников при доставке? Вариантов два: воспользоваться услугами крупной китайской или российской компании, которая работает напрямую в регионе, либо изначально привлекать мелких региональных перевозчиков.

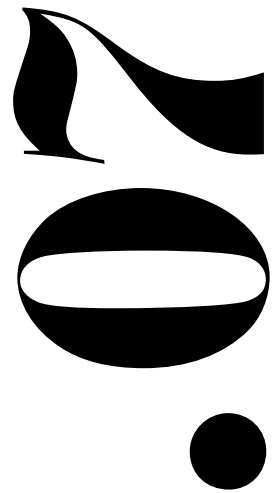


丝绸之路

НОВЫЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ: ВОЗМОЖЕН РЕВЕРС

По сравнению с объёмами импорта, экспорт из России в Китай пока не развит. Но это направление очень перспективно в связи с политикой государства по наращиванию несырьевого экспорта. Из Китая в разные регионы России поступают запросы прежде всего на продукты питания: злаковые, масло, шоколад, свинину.

ИЗ КИТАЯ ПОСТУПАЮТ
ЗАПРОСЫ НА ПРОДУКТЫ
ПИТАНИЯ



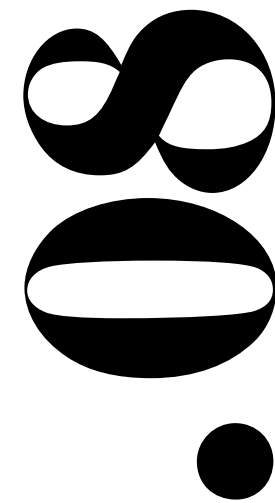
民族习俗

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТАМОЖНИ

Ключевой момент в логистическом процессе — подготовка и проведение таможенного оформления. ФТС совместно с таможенной КНР выстраивают механизм работы по пресечению серого импорта. Поставщик может подать таможенную декларацию несколькими способами. Самостоятельно заключить контракт с таможенным представителем, по которому на время оформления он становится владельцем груза, или организовать таможенное оформление с ВЭД-контрактом (для тех, кто фактически не является субъектом ВЭД).

Качественная подготовка — 70% успеха. Например, необходимо внимательно следить за работой китайского поставщика. Если в контейнере окажется незадекларированный товар, вплоть до рекламных буклетов производителя весом 20 кг, весь груз задержат на таможне для досмотра. Важно и корректно указать код товарной номенклатуры ВЭД-товара — от этого зависит размер пошлины. На этапе растаможивания груза таможенники проверяют декларацию и сопроводительные документы, осматривают груз. И наконец, после проверки груза предстоит оплатить таможенную стоимость. Она состоит из пошлины, НДС, таможенного сбора и акцизного сбора (для некоторых групп товаров).

Нужно следовать правилам: растаможиваться по фиксированной таможенной цене, работать, педантично придерживаясь всех требований закона. Иначе клиента и логистического партнёра ждёт задержка груза на таможне и нарушение сроков поставки. Судебное разбирательство с таможней по занижению таможенной стоимости товара — трудоёмкий и длительный процесс, от которого не выигрывает никто.



Зона свободной торговли



发展的关键

Хэйлунцзян стала открытой зоной свободной торговли

КЛЮЧ К РАЗВИТИЮ

Россия и Китай определили единый вектор развития сотрудничества в торговле. Рост товарооборота прямо пропорционален ускорению и упрощению логистических процедур.

30 августа 2019 года Китай открыл зону свободной торговли с Россией в провинции Хэйлунцзян. Территориально зона будет разбита на три кластера, каждый из которых сосредоточится на определённом отраслевом сотрудничестве с Россией.

Вопрос создания единой зоны свободной торговли (ЗСТ) между Китаем и ЕАЭС находится на рассмотрении. ЗСТ — ключ к развитию и важный шаг к интеграции ВЭД двух стран. Среди плюсов — исключение посредников при доставке, оформлении и продаже товаров, снижение размера таможенных пошлин, сокращение сроков доставки. При этом бизнес должен учитывать специфику всех звеньев цепочки: закупку у поставщиков, консолидацию с соблюдением жёстких сроков, проработку маршрута, оценку рисков, связанных с оформлением груза на таможне. Чтобы справиться с растущим грузопотоком, логистические компании наращивают операционные мощности, готовят складскую и транспортную инфраструктуру.

8

МИФОВ
О КИТАЕ关于
中国的
八个
神话

Китай — всегда немного не то, чем кажется, и наши привычные ожидания часто не соответствуют реальному положению дел. Даже на уровне названия: для народов, населяющих территорию в восточной части Евразийского континента, она называется Чжунго — «Срединное царство».

Мы собрали 8 самых распространённых «ожиданий» от Китая и то, как они соответствуют действительности.

ОЖИДАНИЕ:

В КИТАЕ ЖИВУТ КИТАЙЦЫ, ИСПОВЕДУЮЩИЕ МАОИЗМ

在 中
国 只
有 供
认 的
毛 主
义

РЕАЛЬНОСТЬ:

В Китае живут 56 национальностей: чжуан, хуэй, уйгуры, мяо, маньчжуры, тибетцы, монголы... Есть даже китайские русские: сильно ассимилировавшиеся, но сохранившие верность корням потомки эмигрантов и переселенцев.

Полиэтническое население страны исповедует все мыслимые религии, кроме, может быть, самых экзотичных. Основными являются буддизм, ислам, христианство и даосизм. Христиан в Китае даже больше, чем в традиционно христианской Европе, но стоит отметить, что в Китае в принципе всего больше, чем где бы то ни было ещё.



ОЖИДАНИЕ:

КИТАЙЦЫ ГОВОРЯТ НА КИТАЙСКОМ ЯЗЫКЕ

中文
说中
文

РЕАЛЬНОСТЬ:

Можно сказать, что в том виде, в котором существует русский, английский или итальянский язык, такого явления, как китайский язык, не существует. **Китайский язык состоит из семи диалектов, распространённых в разных областях.**

В прошлом бывало, что жители южных регионов Китая практически не понимали собеседников с севера страны.

НИ



НАО

КИТАЙСКОЕ
ПРИВЕТСТВИЕ

Сейчас лингвистическая ситуация становится более монолитной и официальный язык путунхуа, основанный на пекинском диалекте, постепенно получает всё большее распространение, но 100% охвата всей территории Китая он ещё не получил.

ОЖИДАНИЕ:

КИТАЙЦЫ УМЕЮТ
ТОЛЬКО КОПИРОВАТЬ ВСЁ,
ЧТО УГОДНО:
ОТ СУМКИ ЛУИ ВИТТОН
ДО ЭЙФЕЛЕВОЙ БАШНИ

中 国
人 只
复 制
任 何
东 西

РЕАЛЬНОСТЬ:

Китай — родина пороха, культуры чаепития, бумаги, компаса, бумажных денег, пельменей, лапши и, по мнению некоторых исследователей, колеса.

В 2018 году Китай поставил мировой рекорд по количеству патентных заявок на изобретения, зарегистрировав 1,54 млн обращений. По этому показателю Китай уступает только США.

ПРЕДПОЛОЖИТЕЛЬНО, КОЛЕСО
ТОЖЕ ПРИДУМАЛИ В КИТАЕ



ОЖИДАНИЕ:

КИТАЙЦЫ
ПОСТОЯННО
ПЬЮТ ЧАЙ

中 国
人 经
常 喝
茶

РЕАЛЬНОСТЬ:

Китай — главный поставщик чая на мировой рынок: в 2017 году он произвёл более 2 400 000 тонн листьев чайного дерева. Однако внутри страны наиболее популярным напитком является горячая вода, которую часто пьют в качестве аперитива.



Данные о главных потребителях чая разнятся, но, как правило, в тройке лидеров присутствуют Турция, государства Северной Африки и Великобритания.

ОЖИДАНИЕ:

В КИТАЕ ЗАПРЕЩЕНО ИМЕТЬ БОЛЕЕ ОДНОГО РЕБЁНКА В СЕМЬЕ

您 在
中 国
不 能
超 过
一 个
孩 子

РЕАЛЬНОСТЬ:

Политика «одна семья – один ребёнок» была окончательно отменена в 2016 году, после почти 40 лет её внедрения.

Целью введения ограничений на количество детей было достижение численности населения в 700 млн, и её правители страны, можно сказать, достигли.



FREE MEN

Однако ценой этой победы стал сильный гендерный дисбаланс: по разным оценкам, в современном Китае до 30 млн молодых мужчин не могут найти себе подруг и жён.

ОЖИДАНИЕ:

ОСНОВА «КИТАЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЧУДА» — ДЕШЁВАЯ РАБОЧАЯ СИЛА

РЕАЛЬНОСТЬ:

Взрывной рост китайской экономики был обусловлен множеством разнообразных факторов, но только не дешёвыми рабочими руками, которые есть в любой стране.

И, кстати, Поднебесная уже далеко не самая выгодная в этом смысле страна региона.

РОСТ ОБУСЛОВЛЕН
МНОЖЕСТВОМ ФАКТОРОВ



中 国 经 济 奇 迹 的 基 础 是 廉 价 劳 动 力

ОЖИДАНИЕ:

КИТАЙСКИЙ ЯЗЫК ОЧЕНЬ СЛОЖЕН ДЛЯ ИЗУЧЕНИЯ ИНОСТРАНЦАМ

外 国 人
很 难 学
中 文

РЕАЛЬНОСТЬ:



ГЛАВНАЯ СЛОЖНОСТЬ
В ТОНАЛЬНОСТИ

Китайский язык во всех многообразиях своего проявления — язык тональный, то есть смысл слова сильно зависит от того, в какой тональности вы его произносите. В каком-то виде это явление есть и в русском языке: наша интонация произнесения тоже может серьёзно скорректировать смысл высказывания.

Так что, если вы знаете русский, с четырьмя тонами китайского вы тоже в состоянии справиться.

ОЖИДАНИЕ:

КИТАЙ – СТРАНА ТОТАЛЬНОГО КОНТРОЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА ЗА НАСЕЛЕНИЕМ

СОЦСЕТИ ЗДЕСЬ НЕДОСТУПНЫ, А СТРАНУ ОКРУЖАЕТ
ВЕЛИКИЙ КИТАЙСКИЙ ФАЙЕРВОЛ,
БЛОКИРУЮЩИЙ ЛЮБЫЕ ПОПЫТКИ ВЫЙТИ В МИРОВУЮ СЕТЬ

中 国
是 政
府 全
面 控
制 人
口 的
国 家

РЕАЛЬНОСТЬ:

Как Великая Китайская стена не спасла Среднюю империю от вторжения иноземных варваров с севера (они пришли с моря), так и Великий Китайский файервол не слишком ограничивает права китайцев на информацию.

WE CHAT



При желании его можно обойти, но вот только вряд ли это желание у кого-то возникнет. Ведь большинство потребностей удовлетворяет знаменитый WeChat: мессенджер, соцсеть, платёжная система, а с недавних пор ещё и аналог цифрового паспорта.

В известном смысле это создаёт дополнительную возможность внешнего контроля со стороны властей, но здесь Китай не оригинален: абсолютно все соцсети и мессенджеры во всём мире сотрудничают и с региональными, и с глобальными властями.

CASE

ИЗ ГОНКОНГА



Почему внимание всего мира приковано к небольшой территории в Юго-Восточной Азии, что послужило причиной уличных протестов, в которых приняло участие почти 14 000 000 человек, и при чём тут логистика.



НА 99 ЛЕТ
В АРЕНДУ

Большинство современных историй началось вовсе не сегодня. Британская империя эпохи колониального расцвета не отличалась ни толерантностью, ни гуманизмом, ни особым пиететом перед чем-то, кроме собственных интересов. В результате Опиумной войны и чудовищного (по нынешним меркам) Нанкинского соглашения Британская корона отписала себе небольшой, но важный кусочек Китая, взяв его в аренду на 99 лет.

Ведущую роль в судьбе полуострова сыграла его географическая специфика: Гонконг расположен в одном из самых глубоких естественных «портов» мира. Фактически англичане просто решили, что здесь хорошо бы основать город-порт — и сделали это в 1860 году, сильно «сузив» логистические «плечи» для перевозок Ост-Индийской компании.

ПОРТ ГОНКОНГА ВО 2 ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

Время и скорость поставок играли заметную роль уже в условиях индустриальной экономики, пик развития которой пришёлся на вторую половину XIX века.

В дальнейшем значение этих факторов только росло и, соответственно, росла роль Гонконга, ставшего настоящими воротами британских товаров в Китай и важнейшим опорным пунктом в логистике региона.

И хотя спустя 14 лет, в 1874 г., прекратила своё существование Ост-Индийская компания, власть Британии сохранялась на полуострове до 1997 года, когда он после мучительных переговоров и со множеством оговорок был-таки передан обратно Китаю.

Почти передан...



В 1997 г. ГОНКОНГ БЫЛ
ПЕРЕДАН ОБРАТНО КИТАЮ.
ПОЧТИ ПЕРЕДАН...

multi VISA

Несмотря на этническую и заметную культурную близость, Гонконг заметно отличается от континентального и социалистического Китая. Механическое возвращение бывшего британского анклава «на родину» прошло в довольно искусственном формате: «одна страна — две системы».

Гонконг, официально являясь территорией Китайской Народной Республики, сохранил привычный, то есть вполне колониально-капиталистический, уклад жизни и ряд политических преференций, не доступных остальному Китаю. Здесь сохранилась своя денежная система, действуют свои законы, граждане Гонконга имеют право на безвизовый въезд в Евросоюз.



ГОНКОНГ ЗАМЕТНО ОТЛИЧАЕТСЯ
ОТ КОММУНИСТИЧЕСКОГО КИТАЯ

Не то чтобы это устраивало официальный Пекин, но до поры он готов был мириться с действующим status quo во имя сохранения удобного логистического коридора для своей экономики.

Китайское правительство можно понять. Здесь работает четвёртый по величине в мире морской порт, пропускающий через себя более 20 млн тонн грузов ежегодно. Здесь действует крупнейший центр авиаперевозки, ежегодно принимающий свыше 60 млн пассажиров и более 4 млн тонн грузов. Транспортная связь с континентальным Китаем поддерживается речной перевозкой: город стоит в устье реки. И если Гонконг как центр финансовых операций уже не так важен и значим, то Гонконг как глобальный логистический хаб будет актуален ещё очень долго.

ПОРТ ГОНКОНГА —
ЧЕТВЁРТЫЙ ПО ВЕЛИЧИНЕ В МИРЕ



20 МЛН
ТОНН

ГРУЗОВ ЕЖЕГОДНО



ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ
В НОВЫХ РЕАЛИЯХ

Особенно выигрышно «жемчужина юго-востока» будет смотреться в обрамлении грандиозного проекта Китая, намеренного воскресить Великий шёлковый путь в новых технологических реалиях.

Правда, эта романтическая идея понравилась не всем. Бурные события в Гонконге, буквально ворвавшимся в информационную повестку с хештегом «уличные протесты», — лишь эпизод грандиозной торгово-экономической войны между двумя грандами мировой экономики: США и Китаем. Шёлковый путь 2.0 — пока только инвестиционный проект (на который КПК уже направила, по некоторым данным, \$7 триллионов в виде вложений в инфраструктурные проекты в других странах). Такая щедрость легко объяснима: Китай — мировой производственный цех, где изготавливаются 90% всех компьютеров мира, 70% мобильных устройств и 60% — цемента.



ТРИЛЛИОНОВ
ИНВЕСТИЦИЙ



БОЛЬШОЙ КРАСНЫЙ ДРАКОН
ВО ВСЕЙ КРАСЕ

Эти «материальные ценности» должны попасть к своим покупателям — и грандиозный логистический хаб под названием Гонконг станет идеальной точкой их выхода в глобальную торговую акваторию. Или не станет, что сильно придавит экспортозависимую экономику Китая. Словом, тот, кто будет контролировать Гонконг, сможет контролировать Большого Красного дракона или, во всяком случае, серьёзно влиять на темпы его развития. Знаменитые уличные протесты — лишь эпизод большой игры, в которой товарно-грузовая логистика играет очень заметную, а может быть, и решающую роль.

ТОТ, КТО БУДЕТ
КОНТРОЛИРОВАТЬ
ГОНКОНГ, СМОЖЕТ
КОНТРОЛИРОВАТЬ
БОЛЬШОГО
КРАСНОГО ДРАКОНА

М Р П L a C E R K E T

ТЕХНОЛОГИИ ИЗМЕНИЛИ

ПРОЦЕДУРУ ОБМЕНА И ЕЁ МАСШТАБ



Китайская компания Huawei приступила к тестированию технологии 6G: китайские инженеры уверяют, что стабильная скорость передачи данных в сетях этого поколения составляет до 1 терабайта в секунду. Заявляемая скорость в сетях 5G, вокруг которых столько шума, «всего-навсего» 10 гигабайт в секунду, а в 3G – 100 мегабайт. Пока лучшие футурологи размышляют, как это повлияет на человеческую культуру и куда мы прилетим на «суперсверх-скоростном» интернет-соединении, логисты и ретейлеры знают, как могут быть использованы эти удивительные технические возможности. Сегодня трансформацию переживают, казалось бы, незыблемые, веками служившие нам формы действительности. Но есть идеи, которые невозможно, а может, и не нужно «пере-придумывать» заново: колесо всегда останется круглым. Или, например, рынок – древнейший, существовавший ещё до письменности, способ обмена и общения, площадка, сближающая продавцов и покупателей, людей и товары. Что и зачем тут придумывать заново? Оказалось – очень многое. Рынок, перенесённый в глобальную сеть, становится маркетплейсом. Технологии не изменили сути происходящего, но качественно изменили процедуру обмена и придали ей невиданный ранее масштаб. Так маркетплейс стал одним из самых ярких, эффективных и привлекательных трендов в бизнесе. Конечно, сам формат по сути не изменился, но современный маркетплейс отстоит от своих прародителей очень далеко. Сегодня им заинтересовались не только ретейлеры, но и логистические компании, в частности, «ПЭК», увидевшие в этом формате новые горизонты развития.



МАГАЗИН,
В КОТОРОМ
ПРЕДСТАВЛЕНЫ
ПОСТАВЩИКИ
АВТОДЕТАЛЕЙ
ДЛЯ ВСЕХ
АВТОМАРОК,
РАБОТАЮЩИХ
В РОССИИ

ON

ПЭК: МОЛЛ АВТО

Что обеспечивает 80% успеха в онлайн-ритейле, в чём заключается важное конкурентное преимущество нового проекта «ПЭК»? На эти и другие вопросы «ПЭК: Вестник» отвечает **директор департамента стратегического развития Данил Кудрявцев.**

— Начнём с самого начала: «ПЭК: МОЛЛ» — это ...

— Это интернет-магазин автодеталей, организованный крупнейшим транспортно-логистическим оператором России, компанией «ПЭК». «ПЭК: МОЛЛ» — монотоварный магазин, в котором представлены поставщики автодеталей для всех автомарок, работающих в России: от AUDI до Zotye. Мы работаем с автопроизводителями по всему миру напрямую, что обеспечивает привлекательный уровень цен. В частности, могу добавить, что нашими покупателями являются многие официальные автодилеры.

— То есть «ПЭК: МОЛЛ» работает не только с физическими, но и с юридическими лицами?

— Да, на данный момент таких клиентов в нашем портфеле более 100.

— Что можно назвать в числе основных преимуществ проекта?

— Таких преимуществ несколько.

Прежде всего, «ПЭК: МОЛЛ» объединяет товар и логистику в одном лице. Благодаря тому что наш интернет-магазин является частью глобальной экосистемы «ПЭК», мы с гордостью можем утверждать, что именно мы контролируем движение товара с момента, как клиент положил его в корзину, до момента получения. Мы на своём опыте знаем, насколько удобно уточнять всю информацию у одного оператора. С момента, как клиент сделал заказ в нашем интернет-магазине, и до момента получения «ПЭК: МОЛЛ» несёт ответственность за все этапы взаимодействия с клиентом.

LINE

«ПЭК»

Как показывает практика рынка, 80% успеха e-com бизнеса зависит от качества его логистики. И интернет-магазин автозапчастей «ПЭК: МОЛЛ» стал логическим продолжением развития глобальной логистической компании. Помимо ассортимента автозапчастей клиентам «ПЭК: МОЛЛ» доступны магистральные и внутригородские перевозки компании «ПЭК», обеспечивающей доставку в более чем 100 000 городов, распределённая сеть 3PL-складов, позволяющая гарантировать короткие сроки доставки наиболее популярных позиций в любом регионе страны.

Мы напрямую работаем с производителями автозапчастей со всего мира и обеспечиваем

поставку из Китая и Европы. О широчайшем ассортименте товаров мы уже говорили, хочу только подчеркнуть, что у «ПЭК: МОЛЛ» одно из самых масштабных предложений по автокомплектующим из Китая.

Ещё одно важное преимущество: «ПЭК: МОЛЛ» является первым мультибрендовым интернет-магазином автозапчастей для коммерческого автотранспорта.

Удобная опция для клиентов «ПЭК: МОЛЛ» — возможность получить свой товар на указанный адрес или забрать его в пункте выдачи заказов. На сегодняшний день это 700 ПВЗ по всей стране, и их число только растёт.

КЛЮЧЕВОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО ПРОЕКТА — «ПЭК: МОЛЛ» ОПИРАЕТСЯ НА ИНФРАСТРУКТУРУ КОМПАНИИ «ПЭК»

«ПЭК: МОЛЛ» — АВТОЗАПЧАСТИ
ИЗ ЕВРОПЫ, КИТАЯ И РОССИИ

— Да, проект действительно впечатляет и выглядит масштабным. Сегодня «ПЭК: МОЛЛ» уже доступен для клиентов?

— Сайт resmall.ru был запущен в начале июня и активно работает. Вчера, например, мы выполнили свой 1000 заказ.

— Как вы помогаете клиенту разобраться в широчайшем ассортименте товаров?

— При создании сайта мы изначально ставили перед собой задачу создать максимально дружелюбный, интуитивно понятный интерфейс. Так появилась удобная навигация, полезные фильтры по марке машины. Следующим шагом станет поиск автозапчастей по VIN-коду.

Также для клиентов «ПЭК: МОЛЛ» доступен консультационный сервис: вы можете написать или позвонить нашему специалисту, и он поможет определиться с выбором или порекомендует нужную модель.



«ПЭК: МОЛЛ» В СЕТИ
РЕSMALL.RU



КОД КУРЬЕРА



Водители, экспедиторы, сотрудницы клиентских отделов и работники склада стали главными героями новой и достаточно необычной рекламной кампании «ПЭК». Ведь кому, как не одному из опытейших логистических операторов России знать, что за загадочным определением «транспортно-логистические услуги» скрываются самые обычные люди с необычно важной социально-экономической функцией. Участник логистических процессов, сотрудник доставки из незаметного превращается в главного героя — и не только в **рекламном ролике «ПЭК»**.

Настоящая революция происходит тихо и незаметно. ТВ и кино — привычные короли человеческого досуга — растерянно освобождают место для виртуальных игр: специфического жанра развлечений, возникшего как побочный эффект кибернетической революции.

На старте этой блистательной карьеры сложно было предположить, что «гадкий утёнок», целиком состоящий из маргинальных фантазий и неловко скроенных пикселей, буквально на глазах станет не просто глянцевым красавцем, а ещё и богачом, ежегодные доходы которого оцениваются в \$180 млрд.

Виртуальные развлечения стали привычным элементом культурного ландшафта как минимум трёх поколений: по всему миру в игры играют более 3,5 млрд людей в возрасте от 12 до 50 лет. Неудивительно, что премьеры игроиндустрии становятся факторами глобальной культуры, образы и идеи которых мгновенно распространяются по планете.

ПРЕМЬЕРЫ ИГРОИНДУСТРИИ СТАНОВЯТСЯ ФАКТОРАМИ ГЛОБАЛЬНОЙ КУЛЬТУРЫ

МЛРД ЛЮДЕЙ В МИРЕ ИГРАЮТ

В ВИРТУАЛЬНЫЕ ИГРЫ

3.5

млрд



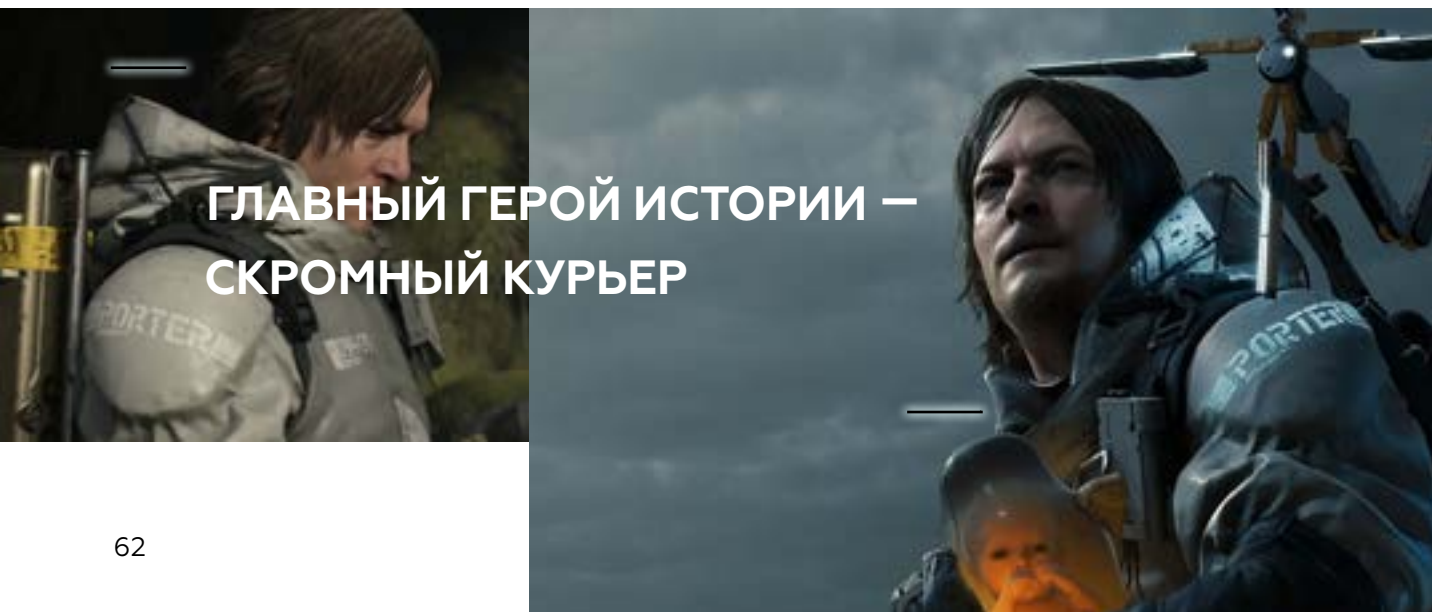
Яркий пример — новый проект легендарного гейм-дизайнера Хидео Кодзимы, выход новой игры которого стал одним из самых ожидаемых событий нескольких лет. И кто же стал протагонистом, главным героем истории, выхода которой ждала почти треть населения планеты, и о чём должна быть такая история?

Все поп-шедевры создаются по рецептам. Людям нравятся жутковатые фантазии о жизни после условной Глобальной Катастрофы. И рынок заполнили постапокалиптические рассказы. Людям нравится ассоциировать себя с победителями супергероями — и таким «товаром» завалены кино- и ТВ-«прилавки». Многоопытный Хидео Кодзима не стал отходить от классической рецептуры потенциального поп-хита, внося в неё несколько важных изменений.



ХИДЕО КОДЗИМА

ЛЕГЕНДАРНЫЙ ГЕЙМ-ДИЗАЙНЕР



ГЛАВНЫЙ ГЕРОЙ ИСТОРИИ —
СКРОМНЫЙ КУРЬЕР



Главный герой рассказанной (и показанной, что важнее) истории — скромный курьер. Его работа — принимать грузы у отправителя, продумывать маршрут доставки, осуществлять эту доставку и оставлять груз в одном из многочисленных пунктов выдачи заказов. Собственно, вся игра, прохождение только главной сюжетной линии которой занимает 35-40 часов, состоит исключительно из этих мирных занятий.

Остроту игровому процессу добавляет игровой антураж: привычный нам мир исчез вследствие неких катастрофических событий, остатки человечества живут в изолированных полисах, связь между которыми и поддерживают курьеры. Художники игры смогли придумать многое, но только не мир, в котором нет курьеров-доставщиков.



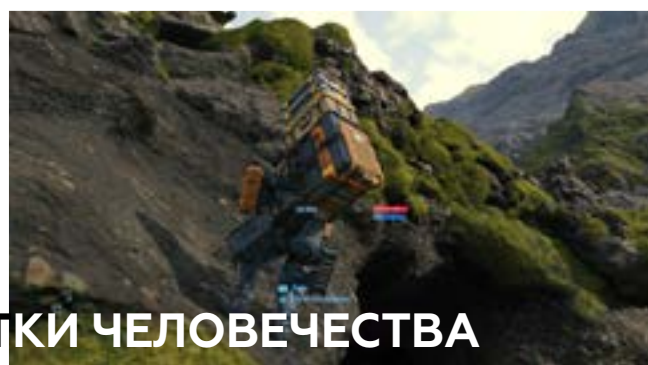
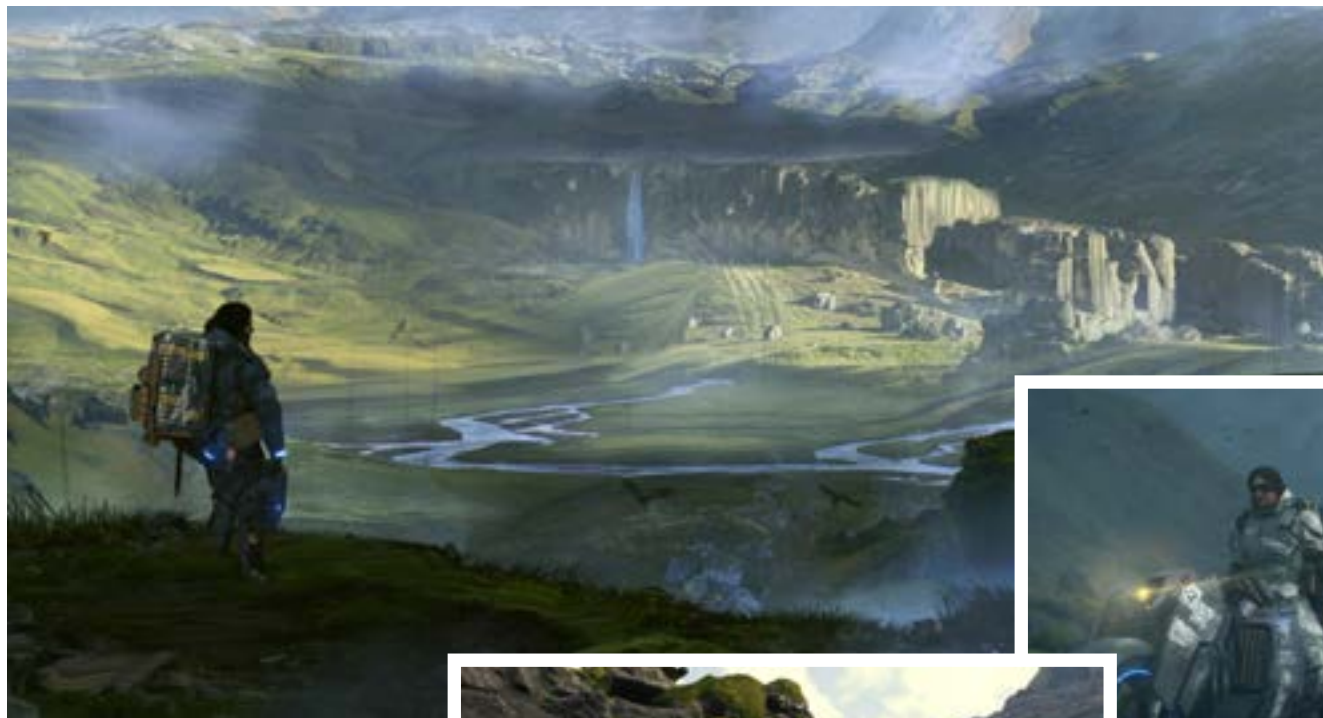
СЭМ — КУРЬЕР
И СПАСИТЕЛЬ МИРА



В конечном итоге, главный герой-курьер не только налаживает надёжные связи между оставшимися населёнными пунктами, но и спасает человечество от окончательного исчезновения — и всё это, не выпуская из рук посылок.

Курьер — спаситель цивилизации: такое послание отправляет своим игрокам-зрителям Хидео Кодзима и, честно говоря, подтверждает таким образом свою репутацию гения игрового мира. Абстрагируясь от яркого сеттинга игры и удивительного

мира фантазий его создателей, стоит признать: ничего принципиально нового они не придумали. Их задача заставить нас увидеть истинное содержание окружающего нас мира.



**ОСТАТКИ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА
ЖИВУТ В ИЗОЛИРОВАННЫХ
ПОЛИСАХ, СВЯЗЬ МЕЖДУ
КОТОРЫМИ ПОДДЕРЖИВАЮТ
КУРЬЕРЫ**

Ш

М

А

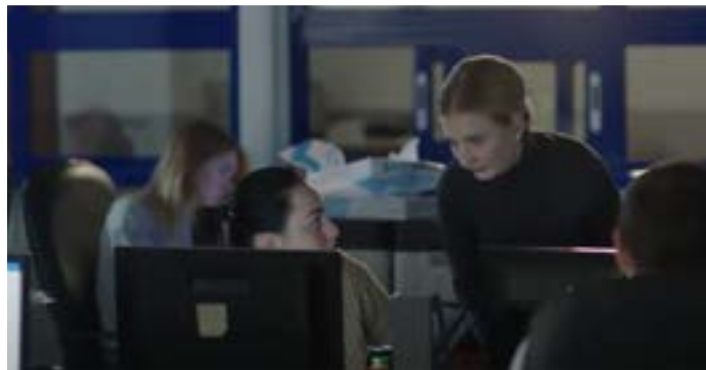
С

КУРЬЕР — СПАСИТЕЛЬ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА



ТРУДОВЫЕ КУРЬЕРСКИЕ
БУДНИ

О чем игра Death Stranding? О том, что люди сильны своими связями с другими людьми: физическими, эмоциональными, деловыми, товарно-денежными — любыми. Формат не так уж и важен, в конечном итоге важно наличие этих самых связей.



НАСТОЯЩИЕ СУПЕРГЕРОИ, ПОДНИМАЮЩИЕ СОТНИ ТОНН ГРУЗОВ И ПЕРЕВОЗЯЩИЕ ИХ В ИНТЕРЕСАХ КЛИЕНТОВ КОМПАНИИ



ДОСТАВИТЬ ГРУЗ
НЕ ВСЕГДА ПРОСТО

Но кто сможет поддержи-
вать их, кто возьмёт на себя
малоблагодарный, сложный
и часто физически тяжёлый
труд предметного поддержа-
ния этих связей? Кто отвезёт
вашу посылку в другой город,
поможет переехать в новую
квартиру, решит вопрос с логи-
стикой для вашего бизнеса
и доставит сделанную вами
покупку из интернет-мага-
зина? Кто обеспечивает поток
грузов между разными горо-
дами, продавцами и поку-
пателями, отправителями
и получателями?

Они не видят в своей работе
ничего особенного и уж тем
более героического, но нам,
тем, кто пользуется результа-
тами их труда, такой взгляд
вряд ли возможен. Не в выду-
манном мире компьютерной
игры, а в самом реальном
и настоящем мире они, герои
ролика «ПЭК», обеспечивают
и укрепляют связи между
людьми, городами и стра-
нами. И до тех пор, пока уси-
лиями этих людей грузы бегут
по кровеносной системе дорог
страны, жизнь продолжается.

Ответы на эти вопросы уло-
жились в трехминутный ролик,
снятый по заказу «ПЭК». Его
героями стали сотрудники
компании: работники склада,
менеджеры клиентских отде-
лов, водители и грузчики. Эти
скромные люди – настоящие
супергерои, поднимающие
и перевозящие сотни тонн
грузов в интересах клиентов
компании на сотни тысяч кило-
метров.

СМОТРИТЕ НАШ РОЛИК
ПЕРЕЙДЯ ПО ССЫЛКЕ!



БИБЛИОПЭК: КНИГИ О СВЯЗЯХ

Будущее наступает без предупреждения лишь для тех, кто замкнут в границах личного опыта и непосредственно полученного знания. Для свободных умов, распоряжающихся мудростью и знаниями многих, грядущие события никогда не становятся артефактами, внезапно возникающими перед глазами. Мир меняется, и книги – самые надёжные, проверенные тысячелетиями хранители данных – позволяют нам подготовиться к этим изменениям, выбрать верное направление и в итоге оказаться в числе тех, кто становится героем новых книг. Или даже пишет их самостоятельно! В традиционной подборке «БиблиоПЭК» мы постарались объединить все темы, затронутые в номере, в виде литературных рекомендаций. Мы не настаиваем на нашем предложении, но от души призываем своих читателей: читайте книги – и будущее никогда не застанет вас врасплох!

СТИВ АНДЕРСОН «ПИСЬМА БЕЗОСА»

«Одна из моих задач – поощрять людей быть смелыми. Это невероятно трудно. Экспериментирование по определению невозможно без неудач. Но несколько крупных успехов окупают десятки и десятки идей, которые не сработали».

Эпистолярный жанр считается прошлым художественной литературы, но, видимо, его ренессанс ожидается в области литературы деловой. Во всяком случае, книга Стива Андерсона буквально основана на анализе писем

Джозефа Безоса. Конечно, в книге нет простых и понятных рецептов, как превратить сервис по доставке книг в бизнес ценой в триллион долларов, но в ней можно найти принципы, позволившие компании Amazon проделать этот поистине головокружительный путь. Конечно, не факт, что эти 14 правил Безоса, сформулированные автором книги, пригодятся вам на все 100%, но, как говорит другой герой нашей книжной коллекции, Джек Ма: «Если не попробовать, как узнать, есть ли шанс?»



ЭРИК СИГЕЛЬ «ПРОСЧИТАТЬ БУДУЩЕЕ»

Больше, чем собственное прошлое, человека волнует только будущее. Предсказать его контуры – задача, решение которой многие брали на себя, но кто действительно смог добиться хоть сколько-нибудь значимого успеха в этой области? Ответ на этот вопрос знает автор книги, редактор журнала Predictive Analytics Times Эрик Сигель. Прогнозная, или предикативная аналитика позволяет строить вероятностные предположения о развитии событий, основываясь на строго научных данных, а точнее, на анализе big data. О том, как с помощью этих сведений прогнозируется

объём продаж, модернизация технологий, а также развитие социальных явлений, и рассказывает книга.

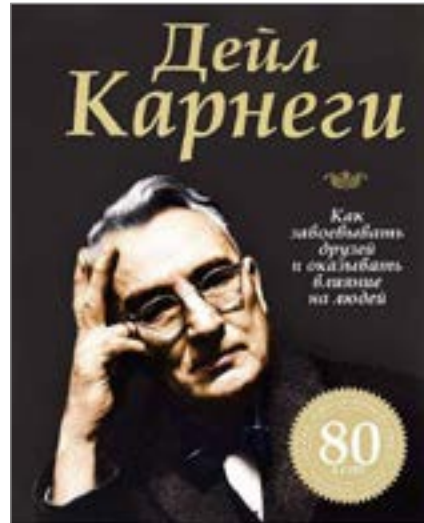
«Я обнаружил, что зачастую чем больше данных, тем ничтожнее результаты. Многие приверженцы больших данных довольствуются лишь созданием визуально привлекательного аналитического продукта. Но качество прогнозной аналитики зависит не от относительного размера имеющихся у вас данных, а от того, что вы с ними делаете».

ПИТЕР ФРАНКОПАН «ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ»

«Шёлк стал такой же международной валютой, как и предметы роскоши. Его использовали наряду с монетами для выплат армии. В некоторой степени это была самая надёжная валюта: производство монет было связано с определёнными трудностями, а зерно же через какое-то время портилось. В результате рулоны шёлка-сырца часто использовались как валюта для оплаты товаров и услуг или для взимания штрафов».

Объёмное исследование, способное изменить привычный взгляд на историю человечества, привитый на школьной скамье. На самом деле всё было не совсем так, а возможно, и совсем не так, как мы привыкли думать. Для нас эта книга интересна тем, как рассматривает многообразие торговых и культурных связей человечества в ретроспективе, придавая объём и перспективу нашему текущему пониманию событий. Например, столетия назад вовсе не Европа, а именно Азия являлась подлинным think tank человеческой цивилизации. Конечно, сейчас это уже не так, но история имеет свойство повторяться.





ДЕЙЛ КАРНЕГИ «КАК ЗАВОЁВЫВАТЬ ДРУЗЕЙ И ОКАЗЫВАТЬ ВЛИЯНИЕ НА ЛЮДЕЙ»

В конечном итоге всё, что мы делаем или не делаем, всё, о чём мы мечтаем или чего страшимся, связано с окружающими нас людьми. Чем крепче наши внешние связи, тем шире наши возможности, тем больше вариантов развития подкидывает нам судьба, и тем большего успеха мы можем добиться. Книга Карнеги – подлинная классика социальных коммуникаций, признанная бестселлером в год

издания и до сих пор не утратившая этот статус. Всё-таки человек – животное социальное, и во времена высокой волатильности всего было бы неосмотрительно пренебречь искусством заводить крепкие дружеские связи.

«Проявляя интерес к другим людям, вы в течение двух месяцев завоюете больше друзей, чем приобрели бы за два года, пытаясь заинтересовать их собой».

ДЖОН ГРИШЕМ, ДЖЕК МА «НИКОГДА НЕ СДАВАЙСЯ. ИСТОРИЯ ALIEXPRESS»

«Я стараюсь сделать себя счастливым. Потому что я знаю, что если я не счастлив, то мои коллеги не счастливы, и мои акционеры не счастливы, и мои клиенты не счастливы!»

Только неудачники думают, что успех – результат везения. Действительно успешные люди знают на личном опыте, что успех – награда за череду неудач и поражений. Джек Ма – человек, который учил английский, устраивая бесплатные экскурсии по родному городу

американцам и три раза проваливший вступительные экзамены в колледж – знает об этом не понаслышке. Легендарный основатель легендарной Alibaba Group, самый влиятельный бизнесмен Азии действительно немало знает о неудачах, но это ничуть не смущает его самого. Вообще история его успеха, о котором можно прочитать в его книге, учит нас многому, но самый ценный совет вынесен в её заглавие.





P E C O M . R U