

ПЭК:

ВЕСТНИК | ВЫПУСК №9 (83) ДЕКАБРЬ 2018

ЭВОЛЮЦИЯ ЛОГИСТИКИ



ПЭК:

ВЕСТНИК

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ:

Главный редактор:

Ирина Фирсова

Редактор:

Григорий Степанцев

Фото номера:

Александр Качкаев

Арт-директор:

Дарья Буянова

Дизайн и верстка:

Наталья Зубарева

Полина Хитрик

Корректор:

Наталия Стручалина

Учредитель и издатель: ООО «ПЭК»

Отпечатано в типографии: ООО «Типография Парадиз»

Журнал распространяется в офисах и представительствах компании «ПЭК»

Редакционная почта: press@pecom.ru

Тираж: 12 000 экз.

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

«Пэк: Вестник» Корпоративное издание компании «ПЭК», 2018

2018

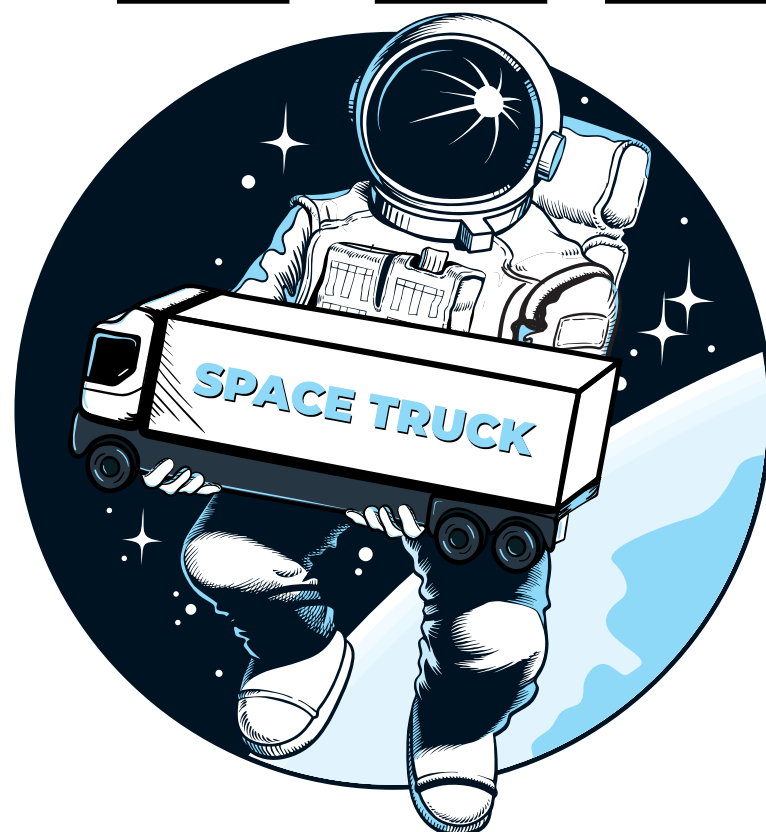
#9

38

НОВОСТНИ

КОСМОФУРА. НАЧАЛО

Космический грузовозвращаемый транспортный корабль на базе «Союза» взлетит в августе 2019 года. Проект анонсирован представителями ракетно-космической корпорации «Энергия». Пока параметры у космической фуры очень скромные: планируется, что «Союз МС» обеспечит доставку на Землю всего лишь 500 килограммов груза. Для сравнения: одна магистральная фура «АвтоПЭК» может перевозить 20 тонн. Но стоит вспомнить, что могучие магистральные фуры — итог эволюционного развития автотранспорта, и предки современных тягачей тоже выступали в очень легкой весовой категории, а вот дальнобойщиков-космонавтов, видимо, не будет: «Союз МС» уже запланирован как беспилотник, а его августовский старт, по словам пресс-службы РКК, связан с необходимостью отработки в реальном полете модернизированной системы управления и навигации.



БАРХАТНЫЙ СЕЗОН ДЛЯ КРЫМСКИХ ГРУЗОВ

Грузоперевозчики дождались бархатного сезона в Крыму: большегрузы поехали по открывшемуся Крымскому мосту. «У «ПЭК» на полуострове действуют три филиала: в Ялте, Симферополе и Севастополе. Надо отметить, мы и до открытия моста отмечали рост грузопотока в этом направлении, но теперь, с решением ключевой логистической проблемы региона, бизнес получит мощный импульс развития», — говорит Игорь Алексашов, руководитель транспортной службы логистической компании «ПЭК». Открытие Крымского моста для грузового транспорта положительно скажется на стоимости и сроках перевозок, считает Игорь Алексашов, указывая, что ранее эти параметры во многом определялись возможностями паромной переправы.

Мост, связывающий Керчь, Тузлу и Тамань в один транспортный коридор, можно назвать самым продолжительным долгостроем в истории России. Впервые идея его возведения была озвучена в 1870 году, а первый проект подготовлен в 1903 году, но отклонен Николаем II из-за русско-японской войны. В 1944 году был построен Керченский железнодорожный мост, который простоял около года и был поврежден ледоходом, после чего разобран. Впоследствии различные планы постройки подобного транспортного коридора обсуждались и в СССР, но до реализации дело так и не дошло. Строительство действующего Крымского моста, общая протяженность которого составила 19 километров, стартовало в 2015 году, движение по нему официально началось в мае 2018 года.



ЯНДЕКС + СБЕРБАНК = РУССКИЙ AMAZON

Яндекс и Сбербанк объявили о начале совместной работы над проектом глобального маркетплейса на базе «Яндекс.Маркет». По сути, российские компании хотят построить аналог и конкурента Amazon, о чем недвусмысленно заявил Герман Греф, глава «Сбербанка». Новая компания сфокусируется на трёх направлениях деятельности. Помимо создания маркетплейса — онлайн-площадки, где покупатели приобретают товар, а продавцы пользуются операционными, финансовыми и логистическими сервисами — компания планирует заниматься организацией доставки товаров и развитием сегмента трансграничной онлайн-торговли. Пример Amazon вдохновляет. По итогам первого полугодия текущего года капитализация британского ритейлера составила \$735 млрд, ее владелец Джозеф Безос вновь возглавил список самых богатых людей планеты, опередив Билла Гейтса.

КРУТЫЕ НОМЕРА

Представления о том, что такое крутой автономер, готовятся пережить впечатляющий эволюционный скачок. В Дубае началось тестирование технологии цифрового автомобильного номера. Теперь, помимо идентификационной функции, номерной знак будет работать и как датчик геолокации, и как участник информационной системы города. Автомобили с такими номерами сами смогут вызвать

помощь при аварии, будут активно общаться с другими машинами и предупреждать водителя о пробках, авариях и других трудностях на дороге. Если верить сообщениям разнообразных СМИ, Дубай станет центром транспортных инноваций: там собираются реализовывать пневмотранспорт Илона Маска, машины с автопилотом и такси-дроны.

РОССИЙСКИЕ
КОМПАНИИ ХОТЯТ
ПОСТРОИТЬ АНАЛОГ
AMAZON

-25

До конца года дорожные полосы в России могут сузиться на 25 сантиметров. В населенных пунктах их ширина составит 3–3,25 метра, а на скоростных трассах до 3,25–3,5 метра. Сейчас эти параметры колеблются от 3 до 3,75 метра. По словам главы Росстандарта Александра Шумского, это решение позволит увеличить количество полос, создать дополни-

тельные парковочные места и, в конечном итоге, повысить пропускную способность трасс. Слишком широкие полосы, считают в Росстандарте, дают автомобилистам возможность обгона, что приводит к авариям и пробкам. Чиновник ссылается на позитивный опыт скандинавских стран, где ширина полосы составляет именно 3–3,5 метра, а также неуспешный проект

сужения полос в Москве. Сейчас ведомство готовит проект предварительного национального стандарта «Дорожная разметка», который, если будет принят правительством, станет основанием для сужения полос. А вот линии дорожной разметки авторы ПНСТ хотят сделать более широкими — до 60 сантиметров.



185 ОТДЕЛЕНИЙ

ПЭК ■ НОВОСТИ
■ КОМПАНИИ

1

МОСКВА

В Люберцах начал работу дополнительный склад ответственного хранения, или склад ЗРЛ. Его клиентам доступны как традиционные для «ПЭК» услуги транспортной логистики, так и возможность ответственного хранения груза.

8

АНГАРСК

Представительство Компании открылось по адресу: **215-й квартал, стр. 16.**

9

БЕЛГОРОД, ИВАНОВО, СМОЛЕНСК, НИЖНИЙ НОВГОРОД

Клиентам терминалов «ПЭК» этих городов стала доступна перевозка авиатранспортом.

12

КОЛОМНА

Терминал Компании «ПЭК» открылся по адресу: **поселок Радужный, д. 476.**

2

КАЗАНЬ

Отделение «ПЭК: Казань Химград» (ул. Восстания, 100) перешло на 10-часовой режим работы с понедельника по пятницу.

3

БАТАЙСК

Городской филиал Компании «ПЭК» начал работу по адресу: **поселок Койсуг, ул. М. Горького, 701.**

4

СТАВРОПОЛЬ

Новое, второе по счету, представительство Компании в этом городе открылось по адресу: **ул. Заводская, 11.**

5

ПЕРМЬ

На улице **1905 года, 356,** открылось четвертое городское представительство Компании «ПЭК».

6

НЕВИННОМЫССК

Городской филиал Компании «ПЭК» сменил адрес и переехал на **Пятигорское шоссе, 7.**

7

ПЕТРОЗАВОДСК

Свое **13-летие** отметил городской филиал Компании.

10

ЕССЕНТУКИ

Филиал Компании «ПЭК» открылся на **улице Пятигорской, 5.** Представительство работает в режиме выдачи и приема грузов для перевозки автотранспортом.

11

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Изменился режим работы отделения «Санкт-Петербург Центр»: получить или сдать груз можно ежедневно, с понедельника по воскресенье. Ранее по выходным в отделении проводилась только выдача грузов.

13

САМАРА

Городскому представительству Компании исполнилось **16 лет.**

14

ПРОКОПЬЕВСК

Филиал Компании «ПЭК» сменил дислокацию и расположился на **ул. Гайдара, 45.**

В 142 ГОРОДАХ

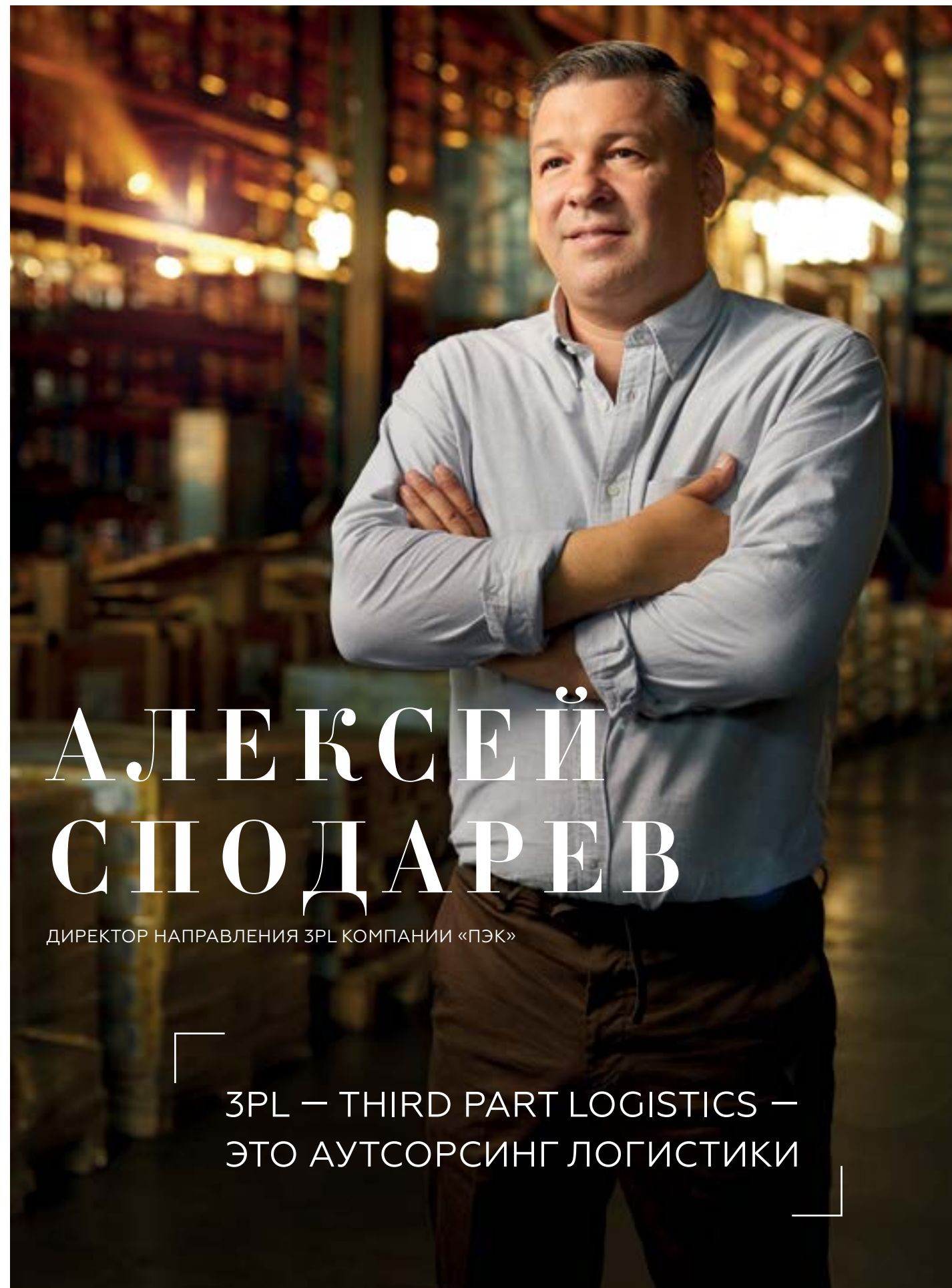


ШАГОВ ЭВОЛЮЦИИ ЛОГИСТИКИ

ПЭК: ОТВЕТСТВЕННОЕ ХРАНЕНИЕ

ресом.ru





АЛЕКСЕЙ СПОДАРЕВ

ДИРЕКТОР НАПРАВЛЕНИЯ 3PL КОМПАНИИ «ПЭК»

3PL — THIRD PART LOGISTICS —
ЭТО АУТСОРСИНГ ЛОГИСТИКИ

Компания «ПЭК» открыла 3PL склад в Люберцах, а также предоставляет своим клиентам услуги ответственного хранения по всей филиальной сети, планомерно двигаясь в том направлении, в котором развивается вся мировая индустрия. Об эволюции логистики в «ПЭК» рассказывает директор направления 3PL компании Алексей Сподарев.

— Все говорят о 3PL, но мало кто объясняет, что это.

— Как раз сейчас в России активно создаются сообщества логистических операторов для популяризации, разъяснения и продвижения 3PL сервиса среди грузовладельцев, участников логистического рынка и бизнес-среды в целом. 3PL — это аутсорсинг логистики, при котором грузовладелец полностью передает эти функции логистическому оператору, одному или нескольким. Например: компания закупает сырье и комплектующие за рубежом, производит доставку на производства в России, затем перемещает товарные запасы на свои распределительные центры и осуществляет доставку своей продукции до двери клиентов по всей территории России. И когда мы говорим, что эта компания передает логистику на аутсорсинг 3PL оператору, мы имеем в виду очень объемный набор операций. В случае с нашей компанией это забор комплектующих у разных поставщиков в мире, услуги таможенного представителя, консолидация грузов и их доставка оптимальным видом транспорта: авто, ж/д, морским, авиа. Затем доставка по РФ до производства, складские услуги хранения, комплектация и упаковка заказов на 3PL складе, междугородняя доставка по России различными способами и внутригородская доставка до конечного потребителя. Представьте, от какого количества расходов на содержание складов, автомобилей, строительных и ремонтных подразделений сможет избавиться компания-грузовладелец? В условиях жесточайшей рыночной конкуренции производитель заинтересован в оптимизации своих расходов, и «ПЭК», как логистический 3PL оператор, готов ему в этом существенно помочь.

— Так, а сам термин 3PL что означает?

— Буквально 3PL, или TPL — аббревиатура, она расшифровывается как «логистика третьей стороны» — Third (от англ. third — «третий») Part Logistics. Термин возник в 70-х годах прошлого века. По легенде, некая американская компания заключила договоры на перевозку грузов одновременно с автотранспортной и железнодорожной компаниями. Автомобили забирали грузы со склада и отгружали их в вагоны,

«ТРЕТЬЯ СТОРОНА» —
НЕОБХОДИМЫЙ
ПОСРЕДНИК МЕЖДУ
ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ
И ПОКУПАТЕЛЕМ

что неизменно приводило к спорам о качестве и количестве передаваемых грузов. И тогда автотранспортная компания решила «срезать угол», заключив с железнодорожниками посреднический договор, в котором она и фигурировала как «третья сторона», необходимый посредник между производителем и железнодорожниками. Так термин и возник.

— То есть 3PL — это посредник, несколько упрощающий процесс поставок?

— По мере развития бизнес-культуры аутсорсинга сложились определенные стандарты 3PL оператора. У такой компании должна быть сеть удобно расположенных складов, позволяющих организовать высотное хранение и оборудованных интеллектуальными системами управления, учитывающими максимальный перечень операций с различной номенклату-

реть. При этом перечень операций не ограничен стандартными: номенклатурная приемка, хранение в мелких или крупных ячейках, сортировка, маркировка, частичный отбор по упаковкам или штукам разной номенклатуры, комплектация и упаковка заказов. Дополнительно для каждого типа товарно-материальных ценностей могут

— Ответственное хранение, к которому переходит практически вся филиальная сеть «ПЭК» — это часть услуги 3PL?

— Конечно, но принимать грузы на ответственное хранение можно и без организации полного комплекса 3PL услуг. У «ПЭК» 300 000 квадратных метров складов по всей стране в 134 городах, которыми уже сейчас могут распоряжаться наши клиенты, сдавая грузы на хранение. При этом у них есть возможность удаленного управления выдачей своих грузов различным

ДОПОЛНИТЕЛЬНО
ДЛЯ КАЖДОГО
ТИПА ТОВАРНО-
МАТЕРИАЛЬНЫХ
ЦЕННОСТЕЙ
МОГУТ БЫТЬ
ОКАЗАНЫ
СПЕЦИАЛЬНЫЕ
ОТРАСЛЕВЫЕ
УСЛУГИ



рой. При этом перечень операций не ограничен стандартными: номенклатурная приемка, хранение в мелких или крупных ячейках, сортировка, маркировка, частичный отбор по упаковкам или штукам разной номенклатуры, комплектация и упаковка заказов. Дополнительно для каждого типа товарно-материальных ценностей могут

быть оказаны специальные отраслевые услуги, например, нарезка кабеля на специальном станке, фасовка наливных продуктов в более мелкую тару, создание комплектов для розничных сетей с упаковкой этого комплекта в термоусадочную пленку (копакинг) и многие другие, в зависимости от отраслевых задач. При этом у 3PL оператора, кроме складов, обязательно должны быть активы в виде собственной транспортной компании, способной охватить максимальное коли-

чество компетенций: международная доставка, услуги ВЭД, сеть транспортных хабов, межтерминальная перевозка, доставка любым типом транспорта, в том числе курьерская служба с доставкой до двери. грузополучателям, а также передачей грузов после хранения на доставку до двери или перевозку по всей территории РФ. Однако главная задача нашей компании — открыть полноценные 3PL склады в каждом городе России, чтобы стать лидирующим 3PL оператором.

— Чем 3PL склад отличается от простого склада?

— Характерное отличие — обязательное стеллажное хранение и особые требования к размещению этих стеллажей, межстеллажному пространству, а также наличие Warehouse Management System, электронной системы управления складом. Она позволяет идентифицировать номенклатуру товаров, их учет по штрихкодам с учетом по срокам годности, по партиям, по сериям товара. При этом главное отличие WMS от других систем управления предприятиями, ресурсами и товарами — это ее динамичность, она запоминает проведенные документы и операции, она самостоятельно создает документы и задания. Оператор системы просто наблюдает, как она получает от клиента задания на приемку или отгрузку, распределяет работу персонала склада, выдает их на радиотерминалы, планирует размещение грузов по результатам замера весогабаритных характеристик, направляет водителей высотных штабелеров для подготовки товаров для отбора в нижней зоне склада, распределяет отборщиков для комплектации и упаковки заказов. Поэтому далеко не каждое помещение, по факту используемое как склад, может претендовать на это название. Наличие стен, потолка и запираемых дверей — это склад образца века эдак XIX. Не случайно же существует градация оценки уровня складского комплекса: А, В, С и D. Эта классификация, предложенная Knight Frank, достаточно условна, в ней есть множество подкатегорий, но ориентироваться при оценке складов она позволяет.

— А согласно этой классификации, 3PL склад «ПЭК» в Люберцах к какому классу относится?

— Это склад категории В+. В России есть склады и более высокой категории, что соответственно отражается в ценах на их услуги, а этот фактор имеет важное значение и для нас, и для наших клиентов. В Люберцах мы нашли хороший, качественный современный склад со всеми необходимыми условиями для ответственного хранения и организации 3PL: настраиваемый температурно-влажностный режим, система противопожарной сигнализации, системы дымоудаления



3PL

и пожаротушения, промышленные полы с антипылевым покрытием. Это важные обстоятельства для нас, поставщиков услуги: мы обеспечиваем качественное и безопасное обслуживание. А для наших клиентов территория в Люберцах привлекательна близостью к Москве: склад расположен в радиусе 5 километров от города, логистическое плечо у поставок «отрастает» небольшое. Обычно склады ответственного хранения находятся дальше, в радиусе 40 километров от МКАД, или стоят заметно дороже. Но наша 3PL территория в Люберцах, таким образом, представляет собой «золотую середину»: оптимальное сочетание удаленности и стоимости услуг.

ХАРАКТЕРНОЕ
ОТЛИЧИЕ 3PL
СКЛАДА —
ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ
СТЕЛЛАЖНОЕ
ХРАНЕНИЕ

— Что можно сказать о системе управления этим складом?

— На нашем складе за все технологические процессы комплекса отвечает программное решение «1C:WMS Логистика. Управление складом 4.0». Оно — результат совместной работы фирмы «1С» и компании «AXELOT», привлеченной в качестве разработчика, дорабатывавшего пакетное решение «1С» с учетом требований «ПЭК». Нашими IT-специалистами разработаны несколько систем интеграции, в результате чего большинство наших клиентов избавлены от необходимости составлять вручную множество заявок с большой номенклатурой, заполнять Поручения экспедитору, получать расписки и так далее. При условии полной интеграции с системой склада, чтобы создать задание на подбор заявки с разной номенклатурой, упаковать заказ в палетную раму, перевезти в наш филиал, скажем, в Новосибирске и доставить до двери, достаточно создать один заказ в своей системе и нажать две клавиши. В ответ наши системы могут присылать промежуточный статус, трекинг, факт исполнения заказа и даже его итоговую стоимость с проведенной оценкой исполнения сроков доставки, а все документы будут приходить по электронному документообороту.

— Можно ли утверждать, что «ПЭК» в результате эволюции превращается в 3PL оператора?

— Конечно, и это уже произошло! В «ПЭК» кроме появления полноценных 3PL складов были созданы целые направления бизнеса, дополняющие первоначальную стратегию компании, такую как межтерминальные перевозки сборных грузов во всех городах Российской Федерации. Под брендом «ПЭК» работают специалисты по сборному грузу, компания «АвтоПЭК», которая оказывает услуги доставки целыми машинами (FTL), «ПЭК: Easy Way» — курьерская служба доставок малогабаритных заказов и посылок, бизнес-юнит авиадоставки — экспресс-доставка «дверь-дверь» или «аэропорт-аэропорт», ВЭД направление компании, которое занимается международной доставкой и таможенным оформлением грузов из Китая и Европы. В составе с 3PL складами наша компания способна претендовать на роль одного из ведущих логистических 3PL и даже 4PL операторов. В связи с объединением и кооперацией всех бизнес-юнитов в компании настоящий бум 3PL контрактов, мы участвуем в тендерах, совместных проектах с грузовладельцами, оказываем консультационные услуги клиентам, делая расчеты для поиска оптимального сочетания наших услуг для закрытия всех логистических потребностей и получения ощутимой выгоды от перехода на полный логистический аутсорсинг с нашей компанией.

WAREHOUSE
MANAGEMENT
SYSTEM:

УЖЕ СЕЙЧАС НА РЫНКЕ ПОЯВИЛИСЬ КОМПАНИИ, РАЗВИВАЮЩИЕ НАПРАВ- ЛЕНИЕ 5PL ЛОГИСТИКИ

— Вы говорили про «ПЭК» как 3PL оператора, в сети часто можно встретить обозначения 1PL, 2PL и даже 5PL, что они обозначают?

— Да, сейчас, в результате эволюционного развития индустрии глобальной логистики, используются и такие термины. 1PL — это производитель и логист собственных товаров. 2PL — двухсторонняя логистика: все манипуляции с грузами берет на себя изготовитель товара, а транспортная компания — исключительно перевозку. 3PL — полный аутсорсинг логистических услуг. Под термином 4PL понимается логистическая компания без собственных активов, координирующая деятельность 3PL компаний в интересах заказчика услуг. Однако таких примеров немного, чаще так себя называют крупные 3PL компании, обслуживающие потребности транснациональных корпораций. Кстати, их часто называют LLP (Lead Logistics Provider — ведущий логистический провайдер), в рамках которого подразделение, отвечающее за консультации и объединение различных бизнес-юнитов, включая привлечение других 3PL компаний, называют Supply Chain Management (Управление цепями поставок). А в XXI веке, в связи с появлением электронного сегмента рынка e-service, появилось новое понятие 5PL — создание глобальных электронных площадок для моделирования цепи поставок различных грузовладельцев, их клиентов и подбор оптимальных 3PL операторов. Компания «ПЭК» быстрым темпом проходит эти пять шагов эволюции логистики и предоставляет клиентам самые современные технологии на логистическом рынке в интересах своих многочисленных клиентов.

СЕРГЕЙ СЕМЕНЕНО

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОМПАНИИ «ПЭК»

ДЛЯ МЕНЯ ЭВОЛЮЦИЯ
КОМПАНИИ —
ЭТО ЗАПУСК ЦЕНТРА
УПРАВЛЕНИЯ
ПЕРЕВОЗКАМИ



ДЕНЬ

О значительной эволюции «ПЭК» как поставщика услуг говорят несколько фактов. Во-первых, конечно, это изменение сроков доставки. В 98% случаев мы привозим клиентский груз точно в срок, что говорит о коренных изменениях в нашем понимании схем логистики, в подходах к работе, в выборе контрольных показателей. Мы выстроили логистическую систему – и организационную, и техническую, – которая позволяет управлять перевозками на промышленном уровне. «ПЭК» работает в режиме конвейера, каждый участок которого действует четко, слаженно и с предсказуемым результатом. Зримое подтверждение наших успехов – свободные транзитные склады. И это на фоне объективного роста грузооборота Компании по сравнению с прошлым годом. Означает это только одно: наши логистические схемы работают надежно, слаженно, как часы,

грузы не лежат на складах, а едут к своим получателям. При этом мы еще и сокращаем сроки перевозки: на территории 4 федеральных округов мы обеспечиваем доставку груза за 1 день. Из Москвы мы обеспечиваем доставку за одни сутки по 30 направлениям для грузов интернет-магазинов. Но мы движемся дальше, запуская проект «Логистический центр», который обеспечит подобные сроки доставки не только между филиалами, но и «от двери до двери» внутри регионов. Для этого мы в 3 федеральных округах оснастили наших водителей планшетами, которые позволяют следить за перемещением груза с момента его забора от клиента, полностью контролировать исполнение доставки и избавляют от необходимости заездов на склад. Заказ со всей необходимой информацией сразу же появляется на планшете водителя – и он немедленно приступает к его исполнению.

30
НАПРАВЛЕНИЙ
ИЗ МОСКВЫ

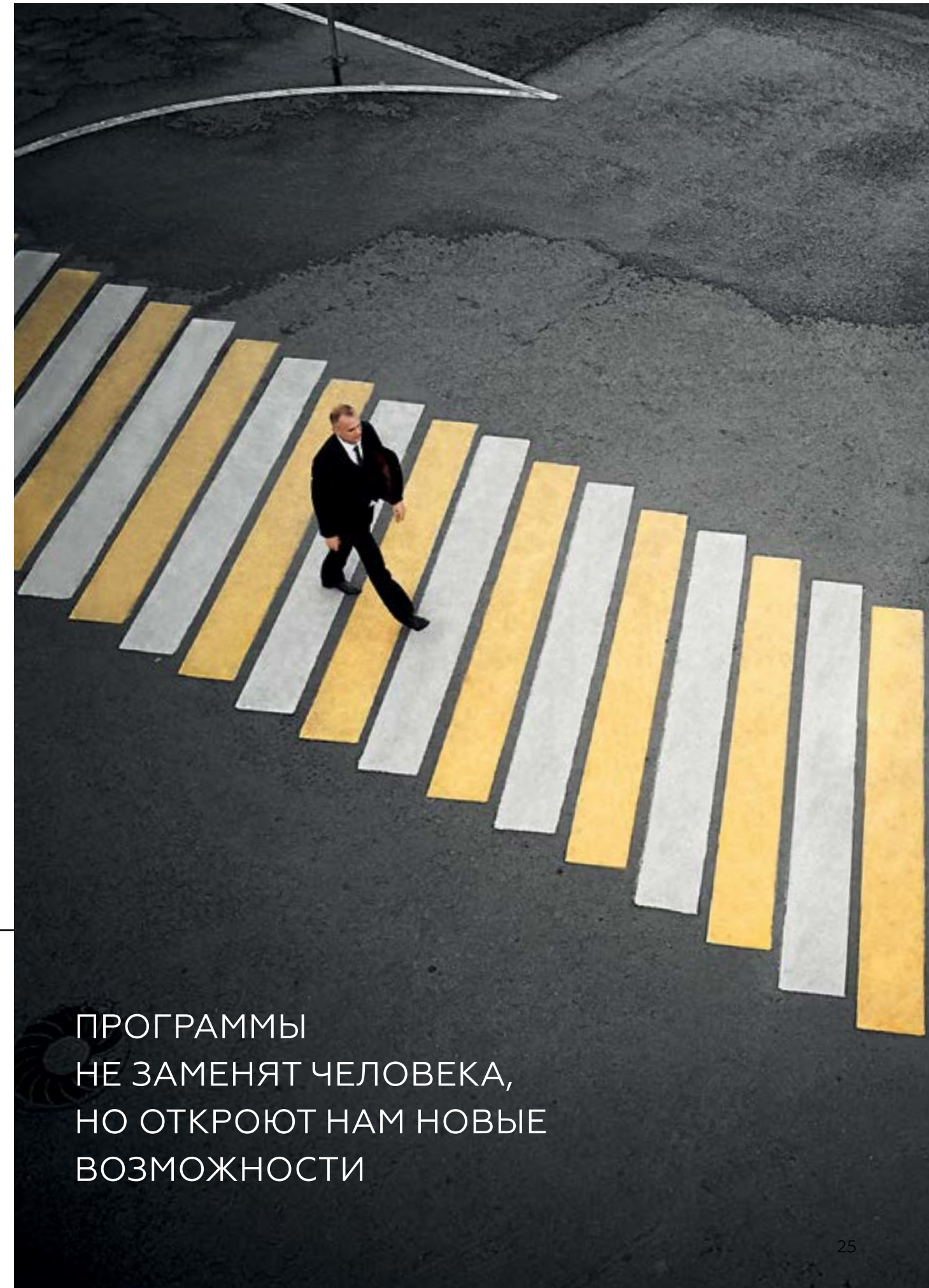
Любой конвейер требует системы слежения за качеством. Второй фактор, свидетельствующий об эволюции «ПЭК» – развитие глобальной централизованной системы управления запросами клиентов. Наша Компания видит каждое обращение и следит за его исполнением, и в итоге 98% клиентских инцидентов решаются в течение одного рабочего дня. Мы умеем не только отвечать на возникающие вопросы, но и любим их задавать. На сайте rescom.ru работает Net Promoter Score – система, позволяющая клиентам оценить качество нашей работы. Обычно ее алгоритмы используют социологические службы, но мы решили, что наши клиенты имеют право высказаться напрямую, поговорить с нами без посредников. Тем более что участие в этом опросе технически не представляет никакой сложности. Сервисы и услуги «ПЭК» оцениваются по 10-балльной шкале, и более половины посетителей сайта оценивают нас на высший балл. Думаю, это тоже подтверждает позитивную эволюцию Компании.

Современная логистика – высокотехнологичный бизнес. Значение, в частности, IT-технологий в нашем секторе трудно переоценить. И рост их влияния на деятельность нашей Компании – это третий факт, подтверждающий эволюционное развитие «ПЭК». Умные программы в обозримой перспективе не смогут полностью заменить людей, но либо

позволят радикально улучшить качество работы человека, либо откроют перед ним принципиально новые возможности. Так и произошло у нас, в «ПЭК». Лично для меня свидетельством радикальных качественных изменений в Компании стал запуск Центра управления перевозками. Подобных решений нет ни у кого в нашей стране, да, пожалуй, и в мире.

ЦУП позволяет разрабатывать оптимальные логистические маршруты перевозок с учетом всех значимых факторов и оптимизировать их мгновенно, при каждом обновлении данных. Это дает нашим клиентам выигрыш по срокам и качеству услуг, который в обозримом будущем не сможет обеспечить ни одна действующая транспортная компания.

«ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР»
ОБЕСПЕЧИТ СРОК ДОСТАВКИ
В 1 ДЕНЬ НЕ ТОЛЬКО МЕЖДУ
ФИЛИАЛАМИ, НО И
«ОТ ДВЕРИ ДО ДВЕРИ»



ПРОГРАММЫ
НЕ ЗАМЕНЯТ ЧЕЛОВЕКА,
НО ОТКРОЮТ НАМ НОВЫЕ
ВОЗМОЖНОСТИ

ИГОРЬ ЕВСЕЕВ

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ФИЛИАЛЬНОЙ СЕТИ КОМПАНИИ «ПЭК»

Хочу подчеркнуть: наши достижения — результаты именно эволюционных, последовательных и непрерывных действий, предпринятых в рамках реализации стратегии, принятой несколько лет назад.

Сегодня наша филиальная сеть, насчитывающая без малого 200 отделений в более чем 140 городах — это хорошо управляемый и контролируемый «организм». Добиться этого удалось,

оснастив филиалы системами круглосуточного видеонаблюдения, действующими как на складах, так и в офисных помещениях. Мы просматриваем все складские площади и прилегающие территории; десятки сотрудников Компании контролируют перемещение каждой единицы техники и могут отследить нахождение и перемещение каждого груза в любой точке наших складов по всей стране.

НАБЛЮДАЙ

Все перемещения грузов между складами круглосуточно контролируются с помощью систем спутникового мониторинга, которыми снабжены все рейсовые машины. Каждая операция с грузом – не только приёмка и выдача, но даже перемещение с полки на полку внутри склада – фиксируется в электронной базе данных с точностью до секунды. Система наблюдения и контроля за каждым грузом и каждой складской и офисной операцией постоянно дорабатывается, эволюционирует, развивается вместе с Компанией. Всё это позволяет обеспечивать максимальную сохранность клиентских грузов вне зависимости от роста объемов перевозки и складирования.

Совершенствуются и эволюционируют складские операции. Мы внимательно следим за появлением новых технологических решений на мировом рынке и, в случае их полезности, внедряем в наших филиалах. Терминалы самоформления, терминалы сбора данных, беспроводные системы передачи данных на складах,

ВСЁ СЛУЖИТ ОДНОЙ
ЦЕЛИ – ПОВЫШЕНИЮ
КАЧЕСТВА
ОБСЛУЖИВАНИЯ

С

СОЗДАВАЙ НОВОЕ

водительские планшеты – всё это служит одной цели: повышению качества клиентского обслуживания, а также является свидетельством эволюционных изменений в работе Компании.

Постоянно идёт совершенствование упаковки и систем защиты грузов в процессе транспортировки и хранения – за последние несколько лет, помимо простых коробок, коробов и мешков, мы разработали ряд уникальных специализированных решений по дополнительной упаковке и защите автозапчастей, мебели и ТНП. Помимо индивидуальной упаковки, мы разработали уникальные решения по выде-

лению индивидуального объёма внутри фуры. Некоторые из наших разработок запатентованы. Мы постоянно ищем и внедряем в логистику сборных грузов новые решения и материалы из других областей промышленности.

Благодаря непрерывному и последовательному процессу совершенствования – и не только в области реализации крупномасштабных проектов, но и постоянному вниманию к каждой мелочи из года в год – «ПЭК» за 17 лет эволюционировал от простой жизненной формы в сложный, надёжный, устойчивый и один из самых совершенных организмов на рынке логистики.

А

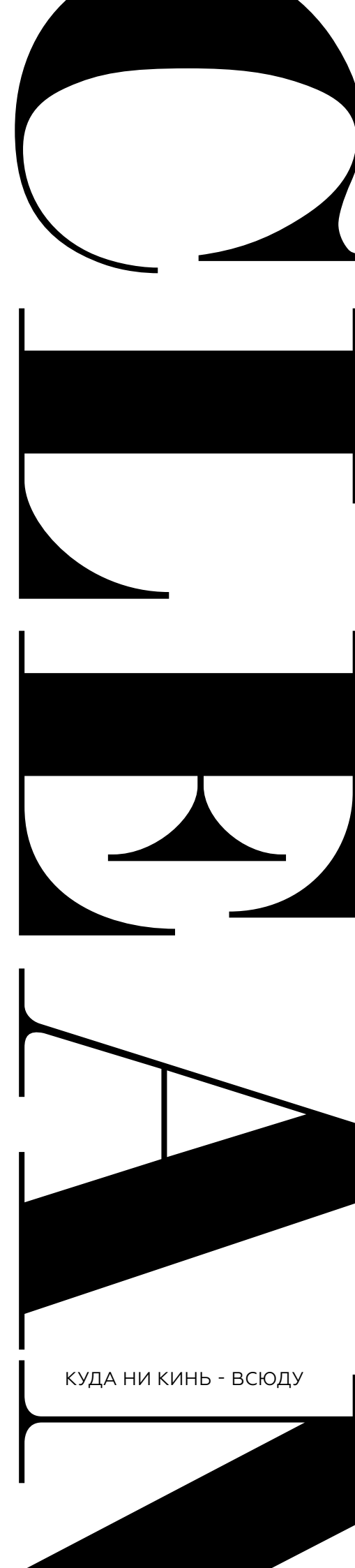
ПАВЕЛ КИСИЛЕНКО

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ КОМПАНИИ «ПЭК»



В важном деле не бывает мелочей. Для Департамента складской логистики самым важным делом является забота о грузах клиентов Компании. Цифровизация множества процедур и процессов, оптимизационные проекты, внедрение системы удаленного визуального контроля за работой персонала – всё это делается именно в интересах наших клиентов и позволяет нам добиваться высокого качества работы. Современный склад, в целом вся складская логистика все больше становится высокотехнологичным продуктом, эволюционирует.

Но для меня эволюция компании – и самый важный промежуточный итог нашей работы последних лет – состоит в том, что мы разработали и внедрили очень важную собственную технологию. Пока она не формализована и не описана в технических регламентах. Возможно, это задача для следующего этапа нашего развития. Но уже



ЧИЩЕ ЕДЕШЬ - СКОРО БУДЕШЬ!

В ЗАБОТЕ О ГРУЗАХ КЛИЕНТОВ НЕ БЫВАЕТ МЕЛОЧЕЙ

сейчас «ПЭК», помимо сугубо технических возможностей, уверенно овладевает и «технологией заботы» — о грузе, о сроках, о своевременной доставке. Самое ценное в опыте «ПЭК» — это ясное понимание того, что мы принимаем, перевозим и храним не просто коробки, мешки и палеты в стрейч-пленке. Наши грузы — это материальное воплощение чьих-то надежд, карьер, планов на будущее, чьи-то ожидания и даже мечты. Это понимание не делает нашу работу проще. Но оно придает ей смысл, мотивирует делать больше, лучше и заботиться о качестве на каждом участке.

Логистику определяют как управление цепями поставок. Это верно, но для меня, сотрудника «ПЭК», это не исчерпывающее определение. От качества нашей работы может зависеть целая цепь событий — на другом конце страны и с участием людей, которых мы никогда не видели и вряд ли увидим. Но мы, проявив должное старание и заботу о грузах, можем повлиять на развитие сюжетов этих судеб. В мире, где все сложные задачи успешно решает компьютер, человек обязан решать задачи важные. А таким важным делом для «ПЭК» является забота о своих клиентах и их грузах.

КУДА НИ КИНЬ - ВСЮДУ

ИГОРЬ АЛЕКСАНДРОВ

РУКОВОДИТЕЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ СЛУЖБЫ КОМПАНИИ «ПЭК»



ГРУЗ МОЖЕТ НАХОДИТЬСЯ
В ПУТИ НЕПРЕРЫВНО.
ЛЮДЯМ НУЖЕН ОТДЫХ,
А ГРУЗЫ В ЭТОМ
НЕ НУЖДАЮТСЯ

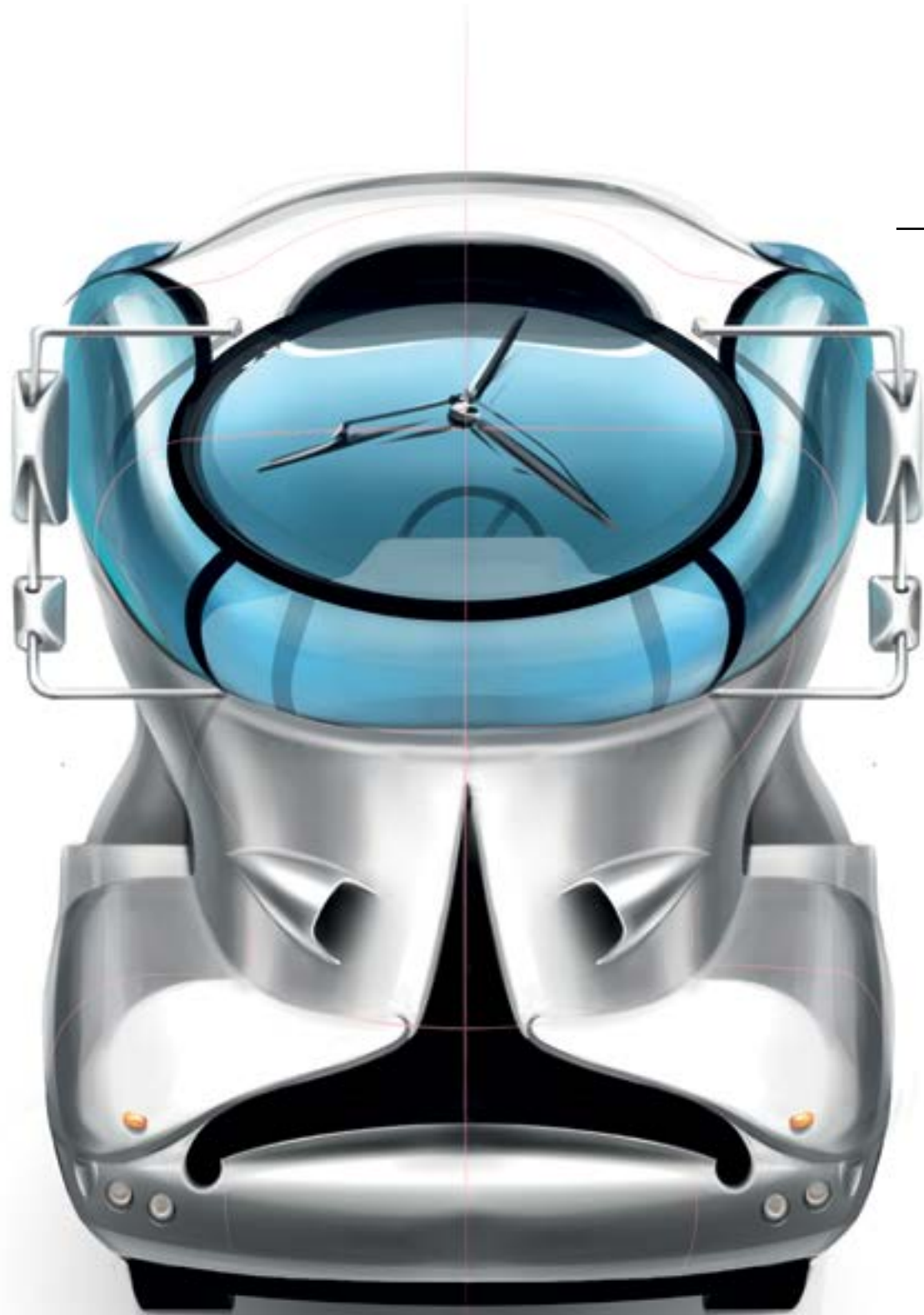
Я работаю в компании без малого десять лет, поэтому смело могу сказать, что «ПЭК» десять лет назад и «ПЭК» сейчас — это разные компании. Мы очень изменились и в своем понимании бизнеса, и в манере ведения дел, и в подходах к решению задач. Об этом говорит множество реализованных проектов, обеспечивающих качество нашей работы. Я имею в виду, например, 24-часовую доставку в Сибири, на Урале, в Южном федеральном округе, в Поволжье — и дальнейшее развитие этой технологии уже по всей территории страны.

Запуск логистических центров позволяет обеспечить столичные темпы логистики практически по всей территории нашей филиальной сети: за сутки мы будем довозить не до терминала, а до конечного получателя груза.

Мы полностью переработали, оптимизировали наши логистические схемы, пересмотрели внутренние правила — и добились того, что заметно сократили сроки доставки по всей сети. По некоторым направлениям мы таким образом сэкономили до 20 часов! И процесс такой оптимизации, ускоряющей доставку грузов нашим клиентам, не прекращается. Например, мы запустили технологию перевозки, при которой груз находится в пути непрерывно, меняются только тягачи и, соответственно, водительские экипажи. Людям нужно отдыхать, но грузы в этом не нуждаются.

При этом мы научились добиваться не только высокой скорости доставки, но и высокой точности, пунктуальности в исполнении заказа. И это даже важнее для многих наших клиентов. Одно из определенных логистики — управление цепью поставок, поэтому важно привезти груз именно вовремя. От этого зависят дальнейшие производственные, торговые цепи событий. Вовремя проведенная поставка позволяет сохранять получателям логистической услуги необходимый темп работы, планировать дальнейшие действия — поэтому роль пунктуальной логистики «ПЭК» критично важна для множества наших клиентов.

Каждая компания — живой организм, который, как и все организмы, проходит определенные стадии развития, эволюционирует. Мы проходили разные этапы, ставили себе разные цели, и сейчас мы достигли того уровня, когда нашим приоритетом являются интересы клиентов. Опыт «ПЭК», наши разработки и навыки, наш уровень владения профессией позволяют нам сосредоточиться именно на этом аспекте работы. А это и есть самое весомое свидетельство эволюции «ПЭК».



Э

ЛУИДЖИ КОЛАНИ

ЭВОЛЮЦИОНЕР

Мы не знаем, кто придумал колесо, кого именно посетило гениальное прозрение о мешках, и кто первым догадался создать то, что впоследствии стали называть телегой. История безжалостна к своим настоящим героям, и тем ценнее те, кто пытается сформулировать контуры нашего общего будущего. **Луиджи Колани – легендарный промышленный дизайнер** – интересен своим, пусть и немного шокирующим, взглядом на эволюцию магистрального грузовика.

«Я с детства не любил овал, я с детства угол рисовал», — фраза, которая могла бы стать анти-девизом Луиджи Колани. Он как раз овал любил и любит. Вообще, 90-летний мастер считает шар, окружность идеальной формой существования материи, и ведь действительно, в природе острые углы и квадратные формы не слишком распространены. «Наша планета круглая, все небесные тела круглые, и все они движутся по округлым или эллиптическим орбитам. Я собираюсь следовать природе — создаваемый мною мир тоже округлый», — не устает повторять дотторе Луиджи, которого называют «самым немецким из итальянских дизайнеров», а сам он предпочитает термин «3D философ». А еще Колани называют основоположником биодизайна — одного из наиболее перспективных и влиятельных направлений мирового промышленного дизайна. И это, пожалуй, самое точное описание творческого и личностного метода этого мастера.



Луиджи Колани родился в Берлине в 1928 году. Художественное образование он получил там же, став студентом Академии изящных искусств, изучая живопись и скульптуру. Его внезапный интерес к такому явлению, как аэродинамика, был не слишком понятен большинству сокурсников и тем более преподавателей, но Луиджи это не смутило. Он перебрался в Париж, в Сорбонну, где увлеченно начал изучать эту странную для человека его круга интересов и навыков дисциплину. Однако очень скоро значение аэродинамики стало понятно далеко не только заводским инженерам.

Первые автомобили, в силу разных причин, напоминали своим контуром кубы, поставленные на квадраты. Но их водителей и пассажиров восхищала сама возможность двигаться куда-то без гужевой силы. Об экономии топлива и проблемах, связанных с его перерасходом, было бы странно думать в эпоху становления автотранспортной индустрии. Но в XX веке время побежало быстрее, вопросы аэродинамичности автокузова как залога высокой скорости при сравнительно низком расходе топлива начали изучаться уже в 30-е годы. Но дело тут не только в формах кузовов для грузовиков.

Революции, войны, последующий передел постколониального мира — сама атмосфера первой половины XX века указывала: интеллектуальный вектор, определявший развитие цивилизации последние 200 лет, исчерпал себя. Необ-



ходим был эволюционный рывок в понимании человечеством себя, своего места в мире и своих целей. О кризисе идей говорили и экономические кризисы, приведшие, в частности, к грандиозной Великой депрессии в США и отразив-

шиеся на жизни всего мира, они стали внятным указанием на истощенность предыдущих бизнес-стратегий. Ответом на все это стал промышленный дизайн и идеи Луиджи Колани.

COLANI SUPER TRUCK



Справедливости ради нужно сказать, что впервые мысль о необходимости «учиться у природы» высказана вовсе не отцом био (или эко) дизайна. Глядя на работы Колани, поневоле вспоминаются архитектурные проекты каталонца Антонио Гауди, так же ценившего плавность, текучесть и гибкость природных линий. Однако Колани одному из первых удалось не только декларировать, но и воплотить принцип на практике, причем в самом циничном виде современного искусства — в промышленном дизайне.

Не стоит думать, что биодизайн — это ротанговый руль у магистральной фуры. Идея Колани заключается не в рабском копировании контуров животных или растений, а в их переосмыслении, применении «приемов» природы к решению чисто человеческих задач и вопросов. «Дизайн, который создает природа, имеет всегда стопроцентную функциональность. Дизайн, который делает человек, имеет, может быть, пятнадцати-, двадцати- или, максимум, 30-процентную функциональность. Я прилагаю все усилия, чтобы следовать природе, которая для нас является наиболее экспертным преподавателем и мастером дизайна и останется таковой еще на сотни лет», — говорит Колани в одном из интервью.

Принцип, сформулированный великим дизайнером, оказался применим во всех областях: от архитектуры до музыкальных инструментов и бытовой техники. Однако с автомобильной индустрией у мастера сложились совершенно особые отношения: ведь здесь функциональность и аэродинамика приобретают первостепенный характер. В 1981 г. Колани представил автомобиль Colani 2CV, базировавшийся на Citroen 2CV и поставивший мировой рекорд экономичности — 1,7 литра на 100 км. Его легендарные проекты супераэродинамичных магистральных фур в разное время изготавливались по заказам монстров мировой автоиндустрии, но так и остались концепткарами. Во всяком случае, пока. Эволюция не происходит мгновенно.

ДИЗАЙН,
КОТОРЫЙ
СОЗДАЕТ
ПРИРОДА,
ВСЕГДА
ФУНКЦИОНАЛЕН
НА 100%

COLANI 2CV



III

ПОРЯДОЧНОСТЬ —
ПРЕЖДЕ
ВСЕГО



ШИПЫ ИЛИ НЕ ШИПЫ?
ВОТ В ЧЕМ ВОПРОС!

О том, чего ждать от производителей шин, почему самая дорогая покрышка не значит самая лучшая, как подбирать логистического партнера для розничной сети и чему может научить шоколадка, журналу «ПЭК: Вестник» рассказал глава и совладелец одного из старейших клиентов «ПЭК» — ООО «Авто-эксперт» — Иван Сулимов.



О ТОМ, КУДА ВСЁ КАТИТСЯ

Законы физики пересмотру не подлежат, и автомобильная шина как была круглой и черной, так ей и останется. То есть революций в ближайшее время ждать не стоит: качественные показатели покрышек, выпущенных десять лет назад, и нынешних, думаю, различаются в пределах 5-10%. Но именно за них-то, за эти проценты, идет яростная борьба между производителями. В зимних шинах развиваются две магистральные идеи, за которыми мне и как представителю своей отрасли, и как автомобилисту с большим стажем очень интересно наблюдать. Первое направление технической мысли — увеличение количества шипов в шине и особая схема их расположения в материале. Такой подход обеспечивает высокую управляемость на дороге, плюс, за счет распределения массы, уменьшает давление автомобиля на асфальт. Это важно, так как в ряде стран Северной Европы и Скандинавии уровень такого давления сравнительно недавно был ограничен законодательно. Считается, что шипованная шина способствует разрушению дорожного полотна, и производители ищут решение этой проблемы. Технология действительно очень интересная с точки зрения торможения и управляемости авто, но шина лично мне кажется достаточно шумной. Альтернатива этому подходу — резиновый шип со стальным сердечником. Производитель утверждает, что его практически невозможно потерять, для этого нужны какие-то недостижимые

на практике усилия и условия эксплуатации. Но при этом шина на 10% улучшает управляемость и торможение автомобиля, и на 30% тише ведет себя на всех видах покрытий. На данный момент это самая тихая шипованная покрышка из существующих.

Очень интересно эволюционирует технология RunFlat. Усиленная боковина покрышки, позволяющая ехать даже на сильно поврежденной шине, придает ей лишний вес, а это требует переделки подвески. И сейчас производители стараются найти какой-то компромисс, не переделывая ходовую часть авто и сохранив возможности RunFlat. Таким решением может стать технология, при которой на протектор изнутри наклеивают герметизирующий и звукоизолирующий состав. Прокол такая шина держит хорошо, вес её почти не меняется, а главное — шумит обновленная шина на 10-15% меньше. Эту разработку компании заказал один очень известный германский автопроизводитель премиум-класса, у некоторых моделей которого исторически не очень хорошо складываются дела с уровнем шума в салоне. Конечно, разработать новый вид покрышки проще, чем пересобрать всю систему звукоизоляции для целого семейства автомобилей. Но пока все то, что я перечислил, пожалуй, самые яркие предложения из известных индустрии. Я же говорю — революций ждать не стоит.

О СУДЬБАХ РОЗНИЦЫ

У всех разные цели, разное понимание бизнеса. Кто-то наращивает розницу как канал сбыта, кто-то мечтает ее развить и продать, кому-то важно сохранить то, что заработал. Очень внушительно звучит заявление: «У меня 200 розничных магазинов в России». Это производит впечатление на инвесторов, на партнеров. Но лично меня интересует вопрос: а сколько из этих точек прибыльны? Большая розница — огромные риски в случае торможения рынка. Если что-то пойдет не так в целом, ты не сможешь от нее избавиться одним щелчком: это персонал, это договоры аренды, это торговое оборудование... Но нам удалось выстроить сбалансированную стратегию, при которой мы двигаемся вперед, оставаясь прибыльными в среднесрочной перспективе. Я прекрасно понимаю,

что в ближайшие 5 лет никому не будет интересна шинная розница. Почему? Потому что этот формат торговли требует высоких затрат и достаточно рискован в текущей ситуации: уровень спроса слишком подвержен влиянию интернета. На сегодняшний день в Москве и ряде других крупных городов 70% нашего рынка приходится на онлайн-продажи, а на офлайн — около 30%. В регионах картина пока иная, но лет пять назад и в Москве интернет-продажи были скромнее, так что, думаю, тенденция развития ясна. Поэтому и производители пока занимают смешанную позицию по отношению к развитию розничного бизнеса. Кто-то фактически избавился от нее на территории Европы, а кто-то, наоборот, наращивает. Самый яркий пример — Nokian. Но тут важно помнить, что финны раз-

вивают розницу по франчайзингу. Этот формат проще, прибыльнее, быстрее, и с ним, безусловно, интереснее работать, чем с классической розницей. Есть еще один момент: онлайн-торговля наводнила наш рынок игроками, работающими в регионах, близких к Москве, и торгующими здесь по демпинговым ценам. Такие корсары, играющие только по своим правилам, были всегда, но сейчас, благодаря интернет-торговле, их стало значительно больше. Но, на наше счастье, шина — это же не конечный продукт потребления, это не телевизор, не мобильный телефон. Её мало купить, ее еще нужно установить на автомобиль, и поэтому мы планомерно развивали и развиваем сервисную составляющую бизнеса «Автоэксперта». И тут мы, конечно, выигрываем.

О ПОЛЬЗЕ ШОКОЛАДА

В России — да и в мире — есть несколько компаний, которые смело можно назвать кузницей бизнес-кадров. Их названия у всех на слуху: это Coca-Cola, Pepsi, Mars, Procter & Gamble. Я, как и очень многие отечественные и западные топ-менеджеры, начинал свою карьеру в одной из них. Работа у таких капитанов капитализма дает великолепный профессиональный опыт и такие практические знания, которые людям моего поколения просто негде было почерпнуть в России в начале 90-х. Мой тогдашний руководитель англичанин любил повторять: «Иван, если ты научишься правильно продавать шоколадку, ты сумеешь правильно продавать абсолютно всё». Так оно и есть. В «Автоэксперт» я работаю с 1999 года. Собственник бизнеса выдал мне склад неликвидных запчастей, которые были практически уже списаны, и сказал так: выплывешь — дам долю, не выплывешь — ну и ладно, я ничего не теряю. А поскольку мне всю жизнь нравились две вещи: красивые машины и красивые женщины, то я подумал, что автокомплектующие и шины — это же близко к красивым машинам. И мы постепенно из маленького-маленького подразделения огромного холдинга стали основной компанией.

ЕСЛИ ТЫ НАУЧИШЬСЯ
ПРАВИЛЬНО ПРОДАВАТЬ
ШОКОЛАДКУ, ТЫ СУМЕЕШЬ
ПРАВИЛЬНО ПРОДАВАТЬ
АБСОЛЮТНО ВСЁ

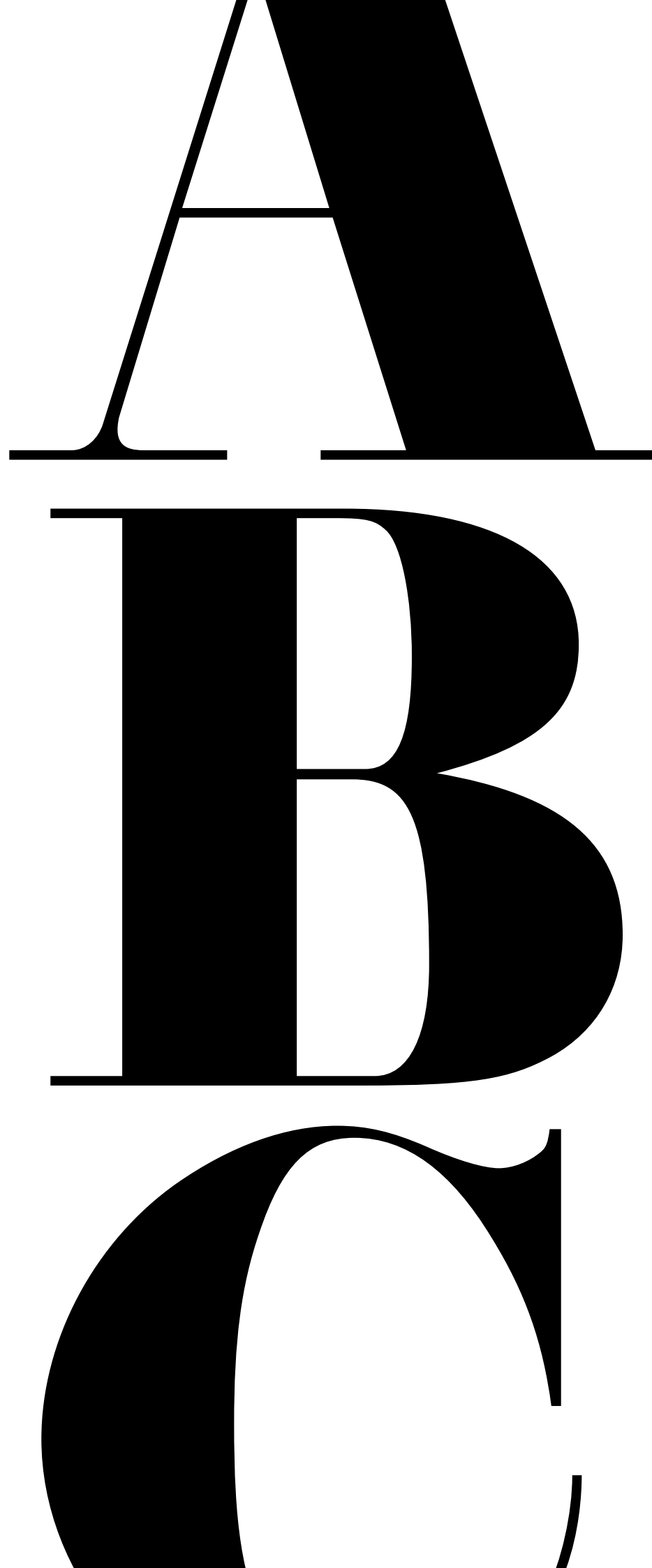


ПРОЦЕНТОВ

ОНЛАЙН-ПРОДАЖИ

О МИФАХ

Поймите главное: самая дорогая шина — не обязательно лучшая именно для вас и вашего автомобиля. Купить и поставить можно что угодно, важно понимать — зачем. Зачем покупать дорогую спортивную покрышку, если вы ни разу не выезжали на гоночный трек, да и вообще выше 180 редко разгоняетесь? Спортивные шины созданы для эксплуатации в экстремальных скоростных условиях и обладают огромным количеством достоинств, которые вы в условиях городской езды просто не ощутите. А вот с их недостатками столкнетесь в полной мере. Спортивная шина долго греется, потому что разработана для движения на очень высоких оборотах, на которые спортивный автомобиль выходит за сотые доли секунды. Она крайне чувствительна к качеству покрытия: ведь на гоночных треках не бывает лючков и выбоин. Срок эксплуатации дорожной спортивной шины ниже, чем у обычной: особый состав резины обеспечивает высочайшее сцепление с дорогой, но и изнашивается она от этого быстрее. Выбирайте покрышки с учетом ваших реальных потребностей. Если на своем автомобиле вы возите детей в школу, жену по магазинам и себя в офис — то вам нужен комфорт, плавность движения, управляемость и низкий уровень шума. Зачем вам покрышка для рывкового гоночного старта?



Выбирая «обувь» для своего автомобиля, я всегда смотрю на производителя, а потом уже подбираю конкретную шину, которая устраивает по цене. Для меня такими ориентирами являются несколько брендов класса «А». Лично мое предпочтение в зимних шинах — это Nokian и Continental, в летних — Continental и Michelin. Ценовых категорий у нас три.

Во всех категориях, и о своей репутации они одинаково трепетно заботятся во всех ценовых сегментах. Заметная разница существует между категориями, но внутри них различия, как правило, не критичны и вообще могут быть определены только с помощью специальных приборов и тестов. Так что просто держитесь линейки известных

работы и деловых контактов самая эффективная команда, с точки зрения бизнес-менеджмента и маркетинга, конечно, у Nokian, а вот после них, пожалуй, я бы поставил именно Cordiant. Словом, обратите внимание на этого производителя и на его продукцию, если вас интересует сегмент «С».



Категория «А» — это топовые модели топовых марок, что, естественно, отражается на стоимости этих покрышек. «В» — это, как правило, вторые линии тех же компаний, модели, например, снятые с основного производства: была Nokian 7, а стала Nokian Nordman 7. И шины категории «С» — это эконом-класс, где тоже есть свои звезды. Так вот: крупные производители представлены

производителей — им всегда есть что предложить в самом широком ценовом диапазоне. Кстати, здесь мне бы хотелось упомянуть о российском производителе Cordiant. Да, это продукт эконом-класса. Но по соотношению цена-качество ему нет равных среди отечественных производителей в том же ценовом сегменте. На данный момент могу сказать, что по моему опыту

ДОРОГАЯ vs ЛУЧШАЯ

МИФ О РАДИУСЕ

Вообще никогда не нужно менять характеристики, заложенные производителем автомобиля. Или делать это предельно аккуратно. У нас есть дилерские центры, так что мы и на авто-рынке представлены, и я могу ответственно заявить: любая уважающая себя компания разрабатывает подвеску под определенный диаметр, и ваш тюнинг рушит всю конструкционную архитектуру. Конечно, есть вилка возможностей. Допустим, есть Mercedes, который идет в стандартном варианте с 17 дисками, но допускает установку 16, 18 и даже 19 МГ диаметров. Но важно понимать: может — не значит должна. Та машина, которая сходит с конвейера с 17 дисками и подвеской, оборудована под них же. То есть вы лишаетесь плюсов своего радиуса, но не приобретаете взамен практически ничего.

Ну, разве что более привлекательный — на ваш взгляд — внешний вид. Если производитель закладывал в модель возможность использования низкого радиуса — то там и подвеска установлена специальная, адаптированная к таким вариантам. Поэтому не жалуйтесь, как бывает, что, перейдя на более широкий радиус, машина стала хоть и более управляемой, но как бы «задубела», стала жестче. Кроме того, переходя на более низкий профиль, помните, что вы увеличиваете свои риски, связанные с ремонтом шины, диска. И изнашивается низкопрофильная резина гораздо быстрее. Опять же, износ покрышки от многого зависит, но если на штатном 17 радиусе вы проедете 30 000, то на 20 вы как минимум вдвое сократите себе пробег.

О ТЕХ, С КЕМ ПО ПУТИ

Мы не формулируем свою идеологию так, как это принято в западных компаниях, где она буквально на стенках висит в виде объявлений, но это не значит, что у нас ее нет совсем. Пожалуй, выразить ее можно так: «Если ты честен с компанией, то и компания честна с тобой». Порядочность — прежде всего. Есть вещи, которые можно простить: каждый имеет право на ошибку. Но если эта ошибка повторяется — мы расстаемся, несмотря ни на какие прошлые заслуги. Например, мы полностью прекратили работу с одной крупной топливной компанией, выяснив, что они пытаются подкупить наших сотрудников. В таких случаях мы полностью и навсегда прекращаем сотрудничество. Порядочность персонала, порядочность подрядчика, партнера — ключевой момент, один из базовых принципов бизнеса «Автоэксперт».

О логистике могу сказать следующее. У нас сезонный бизнес. Наши пики: февраль, март, апрель и затем сентябрь, октябрь, ноябрь. Причем предельные значения загруженности варьируются от сезона к сезону. И перед нами всегда стоял вопрос поиска логистического оператора, который способен поддержать нас во время пиковых нагрузок с учетом этих нюансов. Тут самое главное, чтобы компания-логистический партнер демонстрировала договороспособность, понимание специфики бизнеса клиента и готовность находить компромиссные решения, устраивающие всех. И поэтому основную массу своих объемов

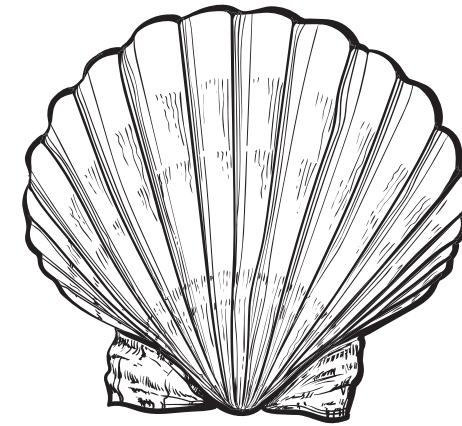
мы перевозим «ПЭК». И давно: старый друг лучше новых двух. Конечно, у нас есть собственный автопарк. Пока — есть. Все мои коллеги в Европе, в США уже давно не работают со своим автопарком, абсолютно у всех транспортные вопросы отданы подрядчикам. Я надеюсь, что однажды избавлюсь от своего автопарка окончательно. И сотрудничество с «ПЭК» внушает мне мысль, что это вполне достижимо. На сегодняшний день политика «ПЭК» стимулирует меня отказываться от собственного транспорта и переводить свои объемы грузов этому логистическому оператору.



УХОДЯЩАЯ

НАТУРА

1KoX6AA5VTdbBTkw27YEqKfAtTeQo97RRt — примерно так и будут, видимо, выглядеть деньги в самом недалеком будущем. Появившись где-то во тьме веков, платежные средства, вдохновлявшие человечество на подвиги и подлости, изменялись вместе с нами. Стали ли они, как и мы, лучше — вопрос открытый, но эволюция одного из самых ярких изобретений «человека разумного» позволит предсказать судьбу всего человечества.



СОЛЬ, РАКУШКИ И КОЗА

Разбросанное по Земле человечество столкнулось с проблемой выразителя стоимости, но в каждом уголке планеты она решалась по-разному. Соль, плиточный чай, какао-бобы, табак, сушеная рыба, рис, кукуруза, домашний скот, мёд, бруски металла, гвозди и даже ракушки каури — все то, что было достаточно ценным и могло быть хоть как-то воспроизведено, побывало в роли платежных средств. Дольше всех продержалась в этой роли соль — ей расплачивались в Китае и Бирме вплоть до XX столетия. Однако «человек изобретательный» этим удовлетвориться не мог, тем более что соль как средство, например, накопления была очень несовершенна.

Примерно в 3000 году до н.э. в Сузах (Иран) получили распространение жетоны-токены, которые, при определенном условии, можно считать первыми прото-деньгами. Один такой токен символизировал козу, другой — емкость с медом, третий — рубаху. Это еще не деньги, но направление мысли было задано перспективное: сама по себе ничего не значащая вещь становилась заменителем вещи значимой.

ЭВОЛЮЦИЯ СРЕДСТВ ПЛАТЕЖА:
ОТ КАКАО-БОБОВ ДО БИТКОИНА

ЗОЛОТОЙ ТЕЛЕЦ ПРОСЫПАЕТСЯ

Вопрос универсальных средств платежа, которые легко можно было бы носить, передавать, хранить и не беспокоиться о том, что средство однажды прокиснет или самостоятельно сбежит, встал особенно остро с появлением первых городов. Крупнейшие из первых мегаполисов древности располагались в Месопотамии. Основой богатства горожан была сельскохозяйственная продукция, в частности, зерно. Жители Вавилона сдавали его в специальные храмы по весу и в качестве

подтверждения «вклада» получали особые пластинки под названием сикль. Правила обращения этих символов стоимости товара закреплялись в законах Хаммурапи, сформулированных в 1700 году до нашей эры. Каждая пластинка указывала, сколько зерна было сдано ее владельцем, и, поскольку количество всегда было разным, существовала в трех номиналах: золотом, серебряном и медном. Таким образом, ассирийцев следует благода-

рить за то, что они первыми разбудили золотого тельца: до них с таким размахом золото, серебро и медь практически не использовались как средства выражения ценности. Сикль уже можно было назвать полноценными деньгами: этими расписками можно было расплатиться за различные товары, прибывавшие в Вавилон со всех сторон света. При массе достоинств этот прообраз денег обладал одним фатальным недостатком: его было легко подделать.



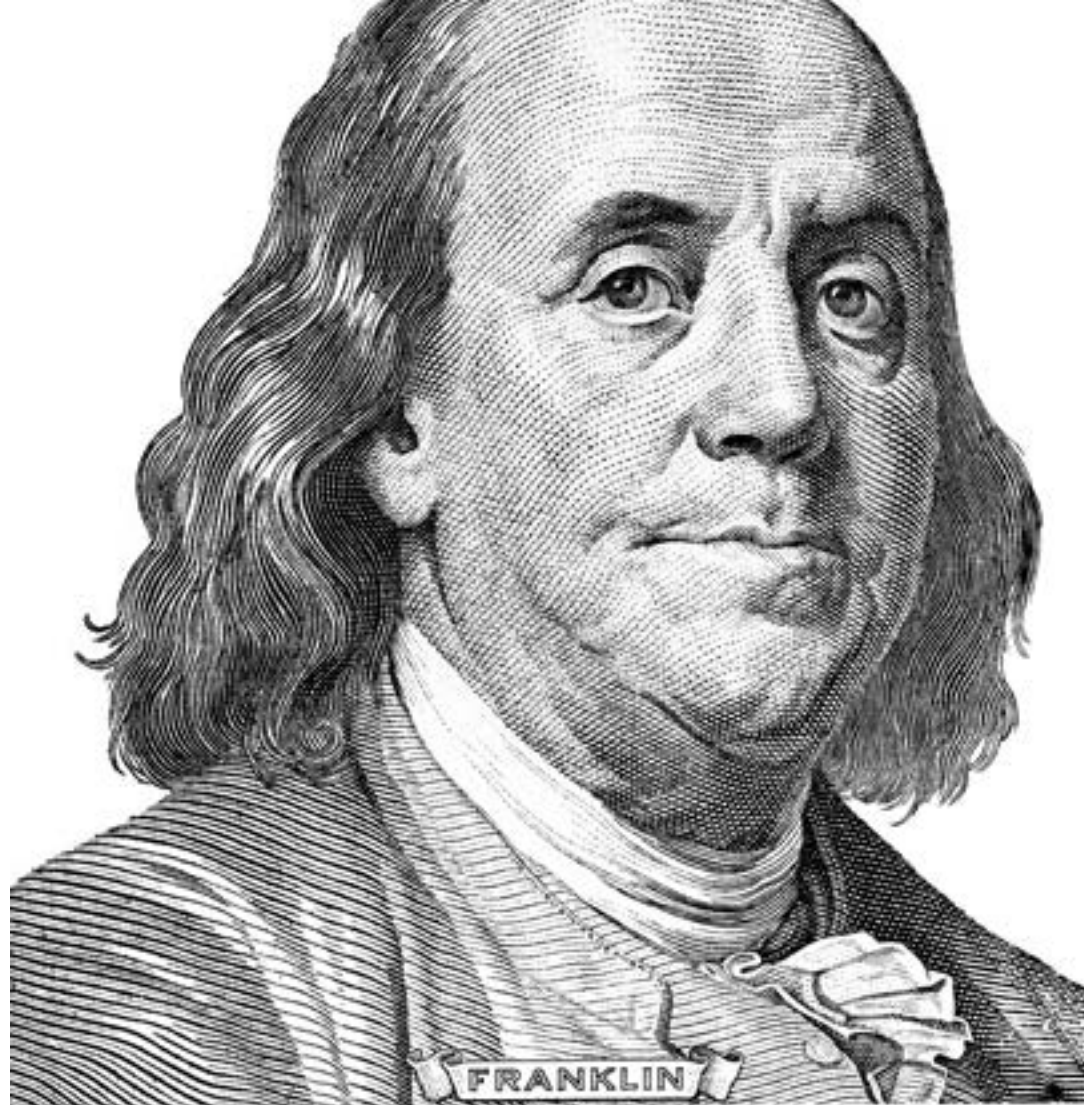
ЭВОЛЮЦИЯ СРЕДСТВ ПЛАТЕЖА:
ОТ КАКАО-БОБОВ ДО БИТКОИНА.

ЗАКРУГЛЯЕМСЯ

Считается, что привычные нам круглые монеты первым начал изготавливать лидийский царь Крез, имя которого до сих пор используется в качестве синонима баснословно богатого человека. Правивший в 500 годах до нашей эры, Крез не только изобрел оптимальный формфактор металлических денег, но и первым установил стандарт чистоты металла — 98% золота или серебра, а также первым додумался до аверса и реверса монеты: на одной стороне размещался номинал, на противоположной — изображение царственного лица собственно самого Креза. Считалось, что лицемерие монарха в достаточной мере напугает злоумышленников-фальшивомонетчиков. Кстати, насечки на торцах круглой монеты стали делать с той же целью: золотые и серебряные диски можно было легко обточить по краю, а добытый металл сплавить в небольшие слитки. Управа на этих умельцев нашлась уже только в XVII веке, когда Исаак Ньютон предложил делать тонкие зарубки на ребре монеты, по отсутствию которых любой может догадаться о проделанных манипуляциях. Само слово монета появилось значительно позже, в Древнем Риме, где изготовлением денег занимались мастера, работавшие в храме богини Юноны, одним из имен которой было Монета. Одним словом, идея Креза прижилась в веках, и звон металлических кругляшков сопровождает человечество до сих пор. Монетки прижились, хоть и перестали быть золотыми, а эволюция денег только начиналась.

КРУГЛЫЕ МОНЕТЫ ПЕРВЫМ НАЧАЛ ИЗГОТАВЛИВАТЬ ЛИДИЙСКИЙ ЦАРЬ КРЕЗ





ОЧЕНЬ ЦЕННЫЕ БУМАГИ

Первые бумажные деньги (да и сама бумага) появились в Китае. В XI веке во времена правления династии Сун китайские купцы расплачивались стандартизированными бланками, отражавшими некую номинальную стоимость и промышленным способом изготовленными из тростниковой бумаги. Гарантом этих средств платежа являлось государство, оно же было и главным эмитентом денежной массы или, попросту говоря, брало на себя заботу о переиздании этих банкнот. Более компактные и легкие, по сравнению с металлическими деньгами, также имевшими хождение в Китае, бумажные купюры все же выглядели внушительно и представляли собой плакат размером с современный лист А4. Европа к идее бумажных

денег пришла значительно позже, в XVII веке. По одной из самых популярных легенд, когда властям Швеции потребовался большой кредит, тогдашний глава Стокгольмского банка, посчитав тоннаж выдаваемой суммы, решил напечатать кредитные билеты, получившие название бумажных далеров. Идея понравилась далеко не сразу и не всем. Дело в том, что цена денег в Европе того времени определялась весом монеты. Поэтому сравнительно тяжелый немецкий гульден стоил дороже более легкого французского франка. И хотя это создавало определенные неудобства, монета была полновесным куском драгоценного металла, обладавшим самостоятельной, не привязанной к чему-либо стоимостью: золото оста-

ется золотом всегда. Чего не скажешь о бумажке, которая на первых порах выписывалась банковским клерком от руки и, по сути, была лишь обещанием обмена на что-то действительно стоящее. Словом, бизнес-сообщество тогдашней Европы не слишком оценило инновацию, а вот правительства держав континента – даже очень. Практически бесконечно воспроизводимый экономический ресурс, производство которого стоило неизмеримо меньше, чем символизируемая им стоимость – о таком можно было только мечтать бесконечно воюющей в XVII веке Европе. Правда, для того, чтобы поддержать доверие к инструменту, потребовалось добавить пару нюансов.

ЗВЕЗДА И СМЕРТЬ ЗОЛОТОГО СТАНДАРТА

Сами по себе бумажные деньги не имели цены, но серьезное к ним отношение было подкреплено рядом договоренностей, пусть и с трудом, но достигнутых правителями Европы. В первой четверти XIX века большинство стран установили определенный курс своей валюты к золоту и обязались обеспечить его эквивалентом все находящиеся в обращении деньги. Началась эпоха золотого стандарта, во время которой драгоценные металлы были практически вытеснены из обихода. Официально золотой стандарт был закреплен в 1867 году и просуществовал, с учетом различных дополнений и корректировок, вплоть до второй половины XX века. Бумажные деньги можно было достаточно сво-

бодно обменять на их эквивалент в «живом» золоте или иных ценностях, о чем красноречиво говорила специальная надпись на любой банкноте. Однако довольно быстро стало очевидно, что золотые запасы конечны, а нужда в срочных стратегических инвестициях и накоплении денежной массы только растет. Точку в истории золотого стандарта в 1971 году поставил американский президент Ричард Никсон, официально и навсегда «отвязавший» доллар США от золотого запаса своей страны. Теперь главная резервная валюта мира – а ей доллар стал еще во время Второй мировой войны – обеспечена только доверием мировой экономики к экономике Соединенных Штатов.

Вслед за США от золотого обеспечения национальных валют стали отказываться и остальные правительства. Сегодня на современную банкноту (точнее, целую пачку таких банкнот) можно купить некоторое количество золота. Но поменять кредитные доллары, евро, рубли на золото по номиналу уже нельзя. Бумажные деньги стали не просто символом стоимости, а символом достигнутых договоренностей. На фоне всех этих событий появление в 1951 году первой банковской карты прозвучало не слишком громко, но именно оно и определило магистральную линию в эволюции денег на ближайшее столетие.

ПЛАСТИК ВМЕСТО ЗОЛОТА

Строго говоря, банковские карты появились в самом начале XX века: американские кредитные организации выдавали своим клиентам картонные карточки, подтверждавшие при необходимости клиентскую финансовую состоятельность. Глобальные платежные системы, в основе жизнедеятельности которых находится банковская карта и безналичные расчёты, окончательно сложились к 70-м годам: в 1977 заработала VISA, двумя годам позднее — Master Card. В России карточный бум разразился в 2000 годах: в первом году нового тысячелетия карт было выпущено 10 миллионов единиц, а уже в 2002 — более 107 миллионов. На сегодня почти 40% всех платежей в мире приходится на банков-

ские карты, объем рынка которых оценивается примерно в 3 триллиона долларов. В странах так называемого «золотого миллиарда» — наиболее экономически и социально развитых государствах — наличные деньги фактически изъяты из обращения. Электронные платежи и электронные деньги позволяют не только экономить на «переиздании» новых банкнот и монет (часто стоимость их производства выше номинала), но и наладить эффективную политику налогообложения и финансового контроля. Прозрачность и открытость — удобные качества, но ценят их не все. К тому же, электронные или бумажные — любые деньги подвержены инфляции, а это совершенно точно не нравится никому.

ПЕРВАЯ БАНКОВСКАЯ КАРТА

История



ЗАМЕНИТ ЛИ БИТКОИН ИЛИ ЕГО АНАЛОГИ БУМАЖНЫЕ И ЭЛЕКТРОННЫЕ СРЕДСТВА ПЛАТЕЖА, И КОГДА?

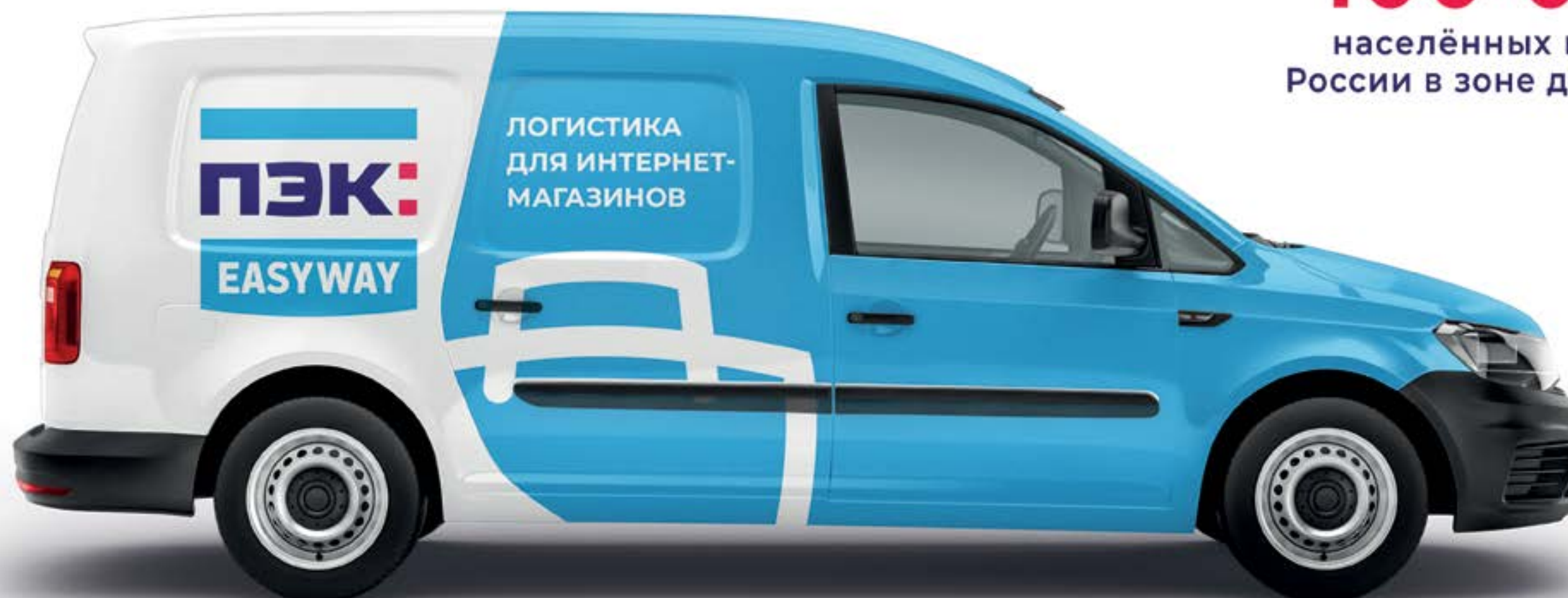
КТО ВЫ, МИСТЕР БИТКОИН?

31 октября 2008 года пользователь Сатоши Накамото (Satoshi Nakamoto) разослал подписчикам сервиса gmane.comp.encryption.general статью с описанием принципиально новой денежной системы. Автор рассылки описывал новую валюту, главными достоинствами которой были отсутствие возможности контроля за ней со стороны государств и банков, полная анонимность расчётов, а также техническая невозможность её подделки. Статья подвела своего рода итог многолетним работам по созданию альтернативных

денег, проводившимся разными программистами в 90-е и 2000-е годы. Пикантность ситуации придавал факт полной анонимности автора биткоина: ни тогда, ни сейчас не известно его настоящее имя. Первые полсотни биткоинов были сгенерированы их автором в январе 2009 года, курс валюты без обеспечения составил примерно 1600 единиц за доллар. Меньше чем за десять лет картина изменилась радикально, и теперь за один биткоин дают уже несколько тысяч долларов. И это не единственная криптовалюта

из существующих на данный момент. О намерении выпустить свои варианты систем расчёта и накопления, построенных на принципах распределения данных, периодически заговаривают то организации типа российского Сбербанка, то отдельные города и страны. Заменит ли биткоин или его аналоги бумажные и электронные средства платежа и если «да», то когда, увлеченно спорят экономисты и специалисты по блокчейну, но пока ясно, что деньги совершили очередной эволюционный скачок. И вряд ли он будет последним.

ВИКТОРИЯ

ПЭК:**EASYWAY****МЫ РЯДОМ С ВАМИ****1 350**пунктов
выдачи заказов**100 000**населённых пунктов
России в зоне доставки

БИБЛИОПЭК:

КНИГИ ОБ ЭВОЛЮЦИИ

Латинское слово *evolutio*, ставшее корнем современного термина «эволюция», обозначало разворачивание свитка в процессе его чтения. И хотя современный термин обозначает поступательный процесс развития, предполагающий подготовку качественных изменений чего-либо, связь эволюции и чтения представляется нам очевидной.



«ДУМАЙ И БОГАТЕЙ» НАПОЛЕОН ХИЛЛ

Говорят, эта книга помогла выиграть Кену Нортону бой у самого Мохаммеда Али. В любом случае, пара интересных соображений у автора бестселлера, тираж которого превысил 20 миллионов экземпляров, есть.

«Всякий, кто хочет выйти победителем из любого предприятия, должен решиться сжечь корабли и отрезать все пути к отступлению. Только в этом случае можно обрести то состояние разума, которое известно как страстное желание победить, столь необходимое для успеха».

«БЛОКЧЕЙН. СХЕМА НОВОЙ ЭКОНОМИКИ» МЕЛАНИ СВОН

«Блокчейн-технология может изменить не только все, что связано с денежными рынками, платежами, финансовыми услугами и экономикой, но и все остальные отрасли и, более того, почти все области человеческой деятельности».

Блокчейн — информационная технология, лежащая в основе криптовалют, но, кажется, ее влияние может выйти за пределы экономических отношений. Так это или нет, поможет разобраться книга магистра современной философии и писательницы Мелани Свон.



«ЧЕРНЫЙ ЛЕБЕДЬ» НАССИМ ТАЛЕБ

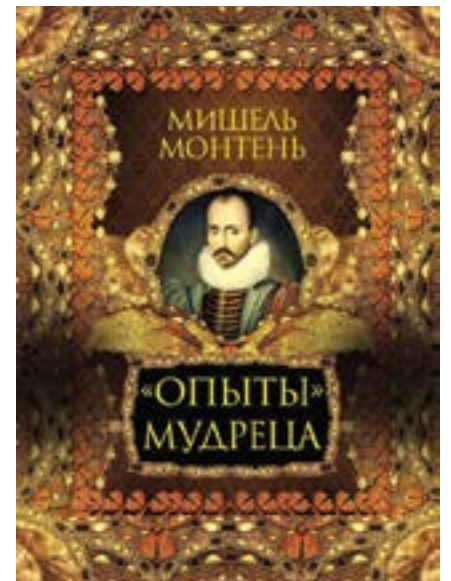
Эта книга — лучший способ избавиться от шор восприятия и увидеть наконец-то те возможности, которые они так деликатно скрывают от нас. В черных лебедях тоже не верили — пока их не завезли в Европу из Австралии.

«Хватайтесь за любую возможность или за все, что смахивает на возможность. Возможности выпадают редко, намного реже, чем мы думаем. Чтобы поймать счастливого Черного лебедя, нужно самим искать встречи с ним. Люди часто даже не подозревают, что им подвернулся счастливый случай, и упускают его».

«ОПЫТЫ» МИШЕЛЬ МОНТЕНЬ

«Первоначально чье-либо личное заблуждение становится общим, а затем уж общее заблуждение становится личным. Вот и растет постройка, к которой каждый прикладывает руку так, что самый дальний свидетель события оказывается осведомленным лучше, чем непосредственный, а последний человек, узнавший о нем, — гораздо более убежденным, чем первый».

Мир постоянно меняется. Эта мысль кажется самоочевидной, но только для тех, кто не читал великого француза, «Опыты» наблюдения которого за человеческой природой, изданные в XVI веке, до сих пор читаются вполне современно.



«7 НАВЫКОВ ВЫСОКОЭФФЕКТИВНЫХ ЛЮДЕЙ» СТИВЕН КОВИ

Классический текст о методах самоэволюционного развития, автор которого не обещает мгновенных чудес и легких путей, но убеждает своего читателя в том, что стать лучшей версией себя самого может каждый.

«Знание — это теоретическая парадигма, определяющая, что делать и зачем. Умение дает представление о том, как делать. А желание — это мотивация: хочу делать. Чтобы развить у себя какой-то навык, необходимы все три компонента».





**«ХВАТИТ ДУМАТЬ! ДЕЙСТВУЙ!»
РОБЕРТ ЭНТОНИ**

Иногда главное препятствие на пути к успеху — мы сами, наши предрассудки, страхи и комплексы. Специалист по когнитивной психологии, психотерапии и автор многочисленных тренингов по саморазвитию Роберт Энтони резюмирует свой теоретический и практический опыт в названии книги. Все остальные страницы в ней — дорожная карта и психологическая мотивация для тех, кто никак не может начать.

«Весь секрет жизненного успеха сводится к тому, чтобы найти в себе силы сделать то, что другие считают невыполнимым. Сколько раз вы ставили цели исходя из очевидного, видимого, на основании своего представления о реальности? Вы должны руководствоваться не тем, что имеете сейчас или что делали в прошлом, а тем, чего хотите и к чему стремитесь».

**«НЕПОНЯТНОЕ ИСКУССТВО. От МОНЕ до БЭНКСИ»
УИЛЛ ГОМПЕРЦ**

«Задача художника не в том, чтобы доставлять эстетическое удовольствие — для этого есть дизайнеры, — а в том, чтобы, немного отстранившись от мира, попытаться его осмыслить или высказаться о нем при помощи идей, единственное назначение которых — быть идеями».

Изобразительное искусство пережило мощную эволюцию от средства фиксации мира до способа обмена идеями, образами и догадками. Автор легко, доходчиво и с юмором рассказывает об истинном смысле разнообразных художественных «измов», а как уже известно, чем шире наш кругозор, тем ярче выглядит палитра наших решений насущных вопросов.





pecom.ru