

Карьера

top 50
МЕНЕДЖЕРОВ
ЛОГИСТИКИ

Как правило, крупные компании имеют и обширные рынки сбыта, что вынуждает предпринимателей включить в бюджет еще одну статью расхода — услуги логистических компаний, которые готовы доставить практически любой груз в любую точку мира по земле, по воде или по воздуху или скомбинировать эти способы транспортировки в зависимости от условий и пожеланий клиента. Главная забота логистов — сделать так, чтобы товар не застрял в пути и не потерялся на складе.

ГРУЗОВОЙ
БИЗНЕС

Журнал «Карьера» продолжает серию исследований, объектом которых станут представители профессий, помогающих развитию компаний, а также служащих удовлетворению потребностей бизнеса.

Наши рейтинги призваны выявить лучших специалистов в соответствующих отраслях. Кроме того, мы надеемся, что они помогут представителям бизнес-сообщества лучше ориентироваться в мире вспомогательных профессий и найти партнеров, наиболее отвечающих их нуждам.



Современный российский рынок логистических услуг, как и многие другие отрасли экономики, сейчас переживает период посткризисной стабилизации, но, по оценкам экспертов, к докризисному уровню вернется не ранее, чем в 2012—2013 годах.

РОССИЯ VS ЗАПАД

По мнению заместителя генерального директора по продажам и маркетингу компании «Сибур — минеральные удобрения» Владимира Эскина, основная проблема кроется в том, что «сдерживающим моментом, в том числе, остается нехватка современного интегрального информационного инструментария». «Необходимо еще какое-то время для осознания всех преимуществ консолидированного в едином центре управления всеми элементами логистической цепочки: запасами, погрузо-разгрузочными операциями, внутризаводскими перемещениями и транспортировкой на внешней сети, контактными графиками и морскими перевозками, планированием и диспетчированием материальных потоков», — считает эксперт, отмечая также, что ключевые проблемы, с которыми сталкивается данный сегмент рынка сегодня, заключаются «в серьезной недооценке системного логистического подхода в управленческой парадигме компании/холдинга большинством российских топ-менеджеров, в фрагментированном (автономизированном) подходе к управлению материальными потоками, а также в отсутствии логистической управленческой культуры». Последние три фактора также являются своего рода отличиями, в которых заключается разница между российской и зарубежной логистикой. Кроме

\$90 МЛРД

таков, по оценкам экспертов, нынешний предел возможностей логистической отрасли России. Между тем общий годовой оборот за 2010 год, который обеспечили логистические операторы России из top-15, составил лишь 160 млрд рублей, что всего на 0,1% превышает показатели предкризисного 2008 года.



ВЕРСТОВЫЕ БИЗНЕСА

того, по мнению экспертов консалтинговой компании Frost & Sullivan, специфика российской логистики такова, что инфраструктура, а также транспортные ресурсы значительно отстают в развитии по ключевым показателям, что особенно заметно на фоне США и Европы.

ЛОГИСТИКА ПО КОНТРАКТУ

Тем не менее будущее у российской логистики есть. И за счет внедрения

инновационных решений в области IT, разукрупнения складской базы, увеличения объемов товарооборота и развития контрактной логистики эта отрасль становится с каждым днем все более привлекательной для инвесторов. Несмотря на то, что контрактная логистика в России еще не столь популярна, как на Западе, специалисты Frost & Sullivan в своем исследовании «Российский рынок логистических



Арнольд Петер Моллер (1876—1965)

Основатель крупнейшей логистической компании, специализирующейся на морских грузоперевозках

Родился в городе Драгор. В 1904 году, в возрасте 28 лет Арнольд, окончивший к тому моменту обучение торговому ремеслу в Соре и получивший опыт торгового судоходства в Ньюкасле, Кенигсберге и Санкт-Петербурге, совместно со своим отцом основал в приморском городке Свендборг пароходную компанию. Уже в 1920-е годы Моллер понял, что разовые грузоперевозки становятся экономически невыгодны, и в 1928 году одним из первых начал линейное обслуживание морских перевозок грузов, заключив соглашение с «Форд». В том же году Моллер первым ввел в эксплуатацию судно, использовавшееся для коммерческих перевозок топлива. В 1965 году для его компании был построен первый нефтяной танкер, а девять лет спустя — первый контейнеровоз. В 1965 году в возрасте 88 лет Моллер скончался, и управление делами взял на себя его сын Маэрс МакКиней Моллер, который в 1972 году создал новое подразделение компании, ставшее первым морским перевозчиком газа.

МИРОВАЯ ПРАКТИКА

Суммарный объем мирового рынка контрактной логистики составляет свыше \$218 млрд. Как утверждают эксперты, для успешного развития компания должна охватывать сразу несколько направлений и работать на как можно большей территории. Управлять компанией, имеющей представительства в десятках, а то и сотнях стран, не просто. Кто же справляется с этим лучше других?

услуг» делают ставку именно на нее. Учитывая, что наиболее оптимальным вариантом развития этого сегмента рынка в России можно считать западную модель, такая позиция более чем обоснованна.

В то же время непопулярность контрактной логистики у российских бизнесменов приводит к тому, что многие отечественные компании, работающие в данной сфере, пока не получают особой прибыли, а их финансовые показатели колеблются между минимально возможным доходом и небольшим убытком. Тем не менее более крупные игроки, среди которых множество иностранных компаний, имеющих офисы и представительства в том числе и в России, используют именно эту схему предоставления услуг клиентам. Фактически клиент, имеющий в активе предприятие с большими оборотами, передает выполнение отдельных логистических функций или всей логистической системы внешнему партнеру, освобождая тем самым ресурсы, которые можно направить на развитие других секторов своего бизнеса. По этой причине данный тип логистических услуг станет наиболее перспективным и востребованным в течение ближайших 3—5 лет, считают эксперты Frost & Sullivan. Пока же российские логистики не могут предоставить серьезных доказательств роста своего бизнеса. Последствия кризиса, хоть и в значительно меньшей степени, все еще ощущаются на этом рынке, а долгожданная стабилизация экономической ситуации как в стране, так и в мире, наступила не так давно, чтобы можно было делать далеко идущие выводы и подводить итоги.

ГЛАВНЫЕ ЛОГИСТИКИ ПЛАНЕТЫ

	ФИО, ДОЛЖНОСТЬ, КОМПАНИЯ	СТРАНА	ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ
	СКОТТ ДЭВИС (SCOTT DAVIS) , исполнительный директор UPS	США	Работает в компании с 1986 года. Имеет научную степень бакалавра финансовых наук Университета штата Портленд
	ФРЕДЕРИК СМИТ (FREDERICK W. SMITH) , председатель совета директоров, президент FedEx	США	Глава и основатель компании
	ФРАНК АППЕЛЬ (FRANK APPEL) , председатель совета директоров DHL	Германия	Ввел новые стандарты для DHL по сохранению экологии. Ранее занимал должность директора по логистике и отдела международной рассылки DHL
	МАЙКЛ ПРАМ РАСМУССЕН (MICHAEL PRAM RASMUSSEN) , председатель совета директоров A.P. Moeller	Дания	Пришел в компанию в возрасте 45 лет. Ранее возглавлял страховую компанию Topdanmark
	МАСАНОРИ КАВАИ (MASANORI KAWAI) , исполнительный директор, президент Nippon Express (Day Pass)	Япония	Занимает руководящую должность с 1 мая 2005 года, ему подотчетны 17 членов совета директоров
	ГРЕГОРИ СВИЕНТОН (GREGORY SWINTON) , исполнительный директор, председатель совета директоров Ryder Systems	США	В компании с июня 1999 года. В 2002 году в знак признания его приверженности соблюдению техники безопасности на рабочем месте удостоился высшей награды National Security Council
	ПИТЕР БАККЕР (PETER BAKKER) , исполнительный директор TNT Post Group	Нидерланды	Работает в компании с 1991 года. С 1996-го по 2001-й сыграл ключевую роль в международной экспансии компании и способствовал продвижению бренда на мировом рынке
	ПИТЕР РОУЗ (PETER ROSE) , член совета директоров, исполнительный директор Expeditors	США	В компании 25 лет, 18 из которых занимает должность исполнительного директора. Его годовой доход составляет чуть более \$4 млн
	МОНИКА РИБАР (MONIKA RIBAR) , исполнительный директор Panalpina	Швейцария	Пришла в компанию в 1991 году. Имеет степень магистра университета Сан-Галлен и ученую степень Высшей школы бизнеса Стэнфордского университета
	ДЖОН ГИЛБЕРТ (JOHN GILBERT) , исполнительный директор Exel	США	В компанию пришел в 1994 году. Руководящий пост занимает с октября 2008 года

Источник: www.laowee.com.

Антуан-Анри Жомини (1779—1869)

Теоретик военного дела и историк, впервые использовал термин «логистика» в его современной коннотации

Родился в швейцарском городке Паерне, в семье мелкого чиновника. Карьеру начал с должности клерка в одном из местных банков. В 1804 году выпустил свой первый труд *Traite des grandes operations militaires*, в котором провел сравнительное исследование военных компаний Фридриха Великого и Наполеона Бонапарта. В том же году он добровольно записался в ряды французской армии, где дослужился до звания бригадного генерала, а за кампанию 1806—1808 годов был удостоен баронского титула. Позднее, в 1813 году, перешел на службу в русскую армию. В 1837 году стал преподавателем цесаревича (будущего императора Александра II). Обучая наследника престола стратегии, написал работу по логистике *Precis de l'art de la guerre*, которая считается важнейшей в истории этой науки в современном ее понимании. Жомини определял логистику, как практическое искусство управления войсками, включающее вопросы планирования, управления и снабжения, определения мест дислокации войск, транспортное обслуживание армии и т. п.



140 РЕСПОНДЕНТОВ

были опрошены «Карьерой» в рамках исследования российского рынка логистики.

Среди них около 50 игроков рынка и порядка 90 представителей компаний-клиентов, в том числе Berloni, Stilema, Hulsta, Samo, Savio Firmino, «Центр Обувь», Desheli, Rolf Benz, Giorgio Piatto, «Черная речка», Yves Rocher, «7 цветов».

Дарья АЛЕКСАНДРОВА, член Ассоциации логистов:

«Рынок логистики до сих пор формируется. Вопросы ответственности за материальные ценности, регулирования деятельности экспедиторов, перевозчиков — в плане законодательства многое до сих пор отсутствует. Специалисты руководствуются инструкциями из 1960-х годов, однозначности в порядке оформления многих процессов нет. Новые законы, приказы вступая в силу, очень часто несут в себе массу неожиданных последствий для логистиков (и не только), переделываются, дополняются — само по себе это понятно и объяснимо, но стабильности бизнесу на таком этапе не прибавляет. Кроме того, рынок логистики отстает от более интересных в плане инвестиций рынков. Инвестирование в логистический рынок не дает быстрых прибылей: вкладывая деньги в проект, о прибыли можно думать лет через семь, более реально — лет через десять».

В ближайшей перспективе в отрасли помимо роста тарифов на перевозки можно ожидать появление крупных региональных логистических комплексов.

Людмила СИМОНОВА, главный аналитик департамента консалтинга РИА «РосБизнесКонсалтинг»:

«Кризис существенно ускорил процесс консолидации логистического рынка, ожидаются дальнейшие слияния и поглощения, которые приведут к появлению игроков, обладающих серьезными ресурсами, большими возможностями и уже сформировавшейся репутацией. Усиливается тенденция к перераспределению клиентуры в пользу крупных и средних транспортно-логистических компаний, чему способствует как повышение требований к качеству услуг, надежности подрядчиков, безопасности грузов, так и уход с рынка неэффективных и непрофессиональных игроков. В условиях роста конкуренции в посткризисный период производители и продавцы товаров в большой степени будут передавать логистические функции и логистику управления специализированным фирмам. Ожидается, что этот процесс приведет к объединению экспедиторов и складских операторов, расширив сферу их деятельности до функций 3PL-операторов. На рынке укрепят позиции логистические компании, обладающие региональной сетью, те, кто сможет обеспечить системный подход к клиентам, к организации логистических процессов на территории всей России».



Ольга ТУМАНОВА, генеральный директор «А-Содружество»:

«Говоря о качествах современного специалиста по логистике, нельзя обойти вопрос о сужившихся возможностях рынка кадров, поставляющих квалифицированных работников все более замедленными темпами. Поэтому стратегической потребностью логистических компаний, действующих в постоянно меняющихся рыночных условиях, является насущная потребность одновременно работать и над наймом новых сотрудников, и над удержанием квалифицированных специалистов. Ранее, в 1990-е, такая задача не стояла, поскольку многие компании в России

еще работали в условиях, когда благодаря экономическим факторам у них всегда присутствовал достаточный резерв квалифицированных сотрудников при наличии стабильного кадрового состава. Сегодня те же компании ведут борьбу с переменным успехом за привлечение талантов и удержание собственных квалифицированных логистиков. Важность управления талантами постоянно возрастает, а наличие слаженной команды становится серьезным конкурентным преимуществом. Немаловажную роль в этом бизнес-процессе — привлечении и удержании ценных специалистов — играет фактор лояльности работников».

Игорь НЕСТЕРОВ, менеджер по снабжению Nalco Company:

«Есть целый ряд факторов, который затрудняет выбор логистической компании. Основные объективные причины — это недостаток информации о рынке (как правило, информация о логистических компаниях передается из рук в руки либо попадает на стол к директору по логистике случайно; специализированных изданий мало, реклама в них носит случайный характер, то же самое относится к выставкам) и отсутствие либо незнание критериев выбора подрядчиков. Практика показывает, что у большинства компаний такие критерии отсутствуют либо носят формальный характер, либо это искусственный перенос требований иностранной штаб-квартиры в Россию, в т.ч. требование использовать глобального подрядчика. Основные субъективные причины — привычки либо предпочтения руководителей отдела логистики (длительные и, по большому счету, успешные отношения с одной и той же компанией отбивают желание исследовать рынок и находить новые контакты, формируют некий стереотип) и субъективная оценка логистической компании по принципу «нравится — не нравится» (обусловлена чем угодно, вплоть до личной симпатии)».



МЕСТО	УЧАСТНИК	СТАТУС	КОМПАНИЯ	Итоговый балл	Критерии*							
					1	2	3	4	5	6	7	8
1	Борис Бух	Директор центра компетенций	«Ителла НЛК»	65,49	7,83	8,17	7,83	8,33	8,33	8,5	8,33	8,17
2	Дмитрий Пуриш	Генеральный директор	«Совфракт»	64,22	9,06	7,92	7,67	8,2	7,2	7,5	8,5	8,17
3	Игорь Филатов	Генеральный директор	«ЦВ Протек»	63,66	8,67	8,5	7,83	8,33	7,67	7,33	7	8,33
4	Адриан Марлей	Управляющий директор DHL Express в странах СНГ и Юго-Восточной Европы	DHL	62,76	9	8,06	8,67	7,25	6,82	7,46	7,67	7,83
5	Перри Нойманн	Генеральный директор	Kuehne + Nagel Russia	59,94	8,33	8,11	7,5	7,17	6,83	7	7,83	7,17
6	Марк Бреннайзер	Генеральный директор	STS Logistics	59,7	7	7,95	6,67	7,17	6,92	8,33	8,33	7,33
7	Харро ван Грааффейланд	Генеральный директор	TNT Express в России	59,53	8,21	7,83	7,42	7	7,79	7	7	7,28
8	Владимир Солодкин	Генеральный директор	«СПСР-экспресс»	58,08	8,67	7,83	6,83	7,83	7,46	6,96	6,67	5,83
9	Андрей Дреничев	Президент	«Юнитранс»	57,62	8,17	7,78	6,83	6,91	6,31	7,46	7,33	6,83
10	Дмитрий Никитин	Генеральный директор	«Евросиб»	54,3	6,8	6,62	6,83	6,28	6,17	6,71	7,67	7,22
11	Иван Шацких	Генеральный директор	UPS Russia	52,48	7,17	6,17	5,51	5,63	7,33	6,5	7	7,17
12	Петер Харгер	Директор по России	FedEx	51,52	6,17	6,28	6,17	6,87	6,57	6,46	6,5	6,5
13	Олег Хайтаров	Управляющий директор	«Совмортранс»	50,53	6	5,72	6	6,29	6,02	6,5	6,83	7,17
14	Игорь Мельник	Директор по продажам DHL Express в России	DHL	49,71	7,17	5,83	5,61	5,6	5,67	6,83	6,5	6,5
15	Эмзар Гимаев	Генеральный директор	«ЛогИнУрал»	49,05	6,96	5,61	5,97	5,96	5,04	6,67	6,67	6,17
16	Евгений Чечельницкий	Директор	EMS	48,31	6,83	6,11	5,83	5,21	5,5	5,83	7,67	5,33
17	Дмитрий Погребинский	Заместитель генерального директора по логистике и операциям	«Протек»	47,63	5,83	5,21	6,18	6,33	6,28	5,58	5,83	6,39
18	Николай Воинов	Генеральный директор	DPD в России	45,68	6,17	5,17	5,83	5,17	4,67	6,67	5,67	6,33
19	Мария Шахнович	Директор департамента автомобильного транспорта	Kuehne + Nagel Russia	45,54	6,02	6,11	6,58	4,83	5,5	4,83	5,67	6
20	Кен Аллен	Глава подразделения DHL Express	DHL	44,85	5,5	5,83	4,28	5,67	4,35	6,38	6,17	6,67
21	Елена Печникова	Директор по продажам и маркетингу	«Ителла НЛК»	44,01	6,33	6,67	6	3,92	5,83	4,76	6,5	4
22	Наталья Кузовкина	Директор по продажам и маркетингу	TNT Express в России	43,6	6,33	6,28	5,21	4,47	4,75	6	6	4,56
23	Георг Томас	Генеральный директор DHL Freight	DHL	41,88	5,21	4,25	4,67	4,67	5,5	6	6,08	5,5
24	Александр Пучков	Директор терминальной сети	«Евросиб»	41,29	5,17	4,22	5,83	5,33	4,49	5,08	5,5	5,67
25	Иван Качура	Первый вице-президент	«Юнитранс»	40,84	6,67	4,17	4,92	5,25	4,33	5,5	5,33	4,67
26	Александр Михеев	Директор «АсстрА Рус», руководитель московского филиала холдинга	AsstrA	40,7	4,17	4,68	5,36	5,87	5,67	4,79	4,83	5,33
27	Алексей Гром	Член правления — вице-президент по железнодорожному дивизиону, управляющий директор	FESCO («Трансгарант»)	40,59	4,81	4,32	4,96	4,83	5,83	5,17	5,17	5,5

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

* КРИТЕРИИ:

1. Личная известность участника рейтинга.
2. Деловая репутация участника рейтинга.
3. Уровень профессионализма.
4. Взаимодействие с клиентами (четкость, гибкость, комфортность и т.п.).
5. Экономическая эффективность решений.
6. Известность компании.
7. Деловая репутация компании.
8. Качество предоставляемых услуг.

МЕСТО	УЧАСТНИК	СТАТУС	КОМПАНИЯ	Итоговый балл	Критерии*							
					1	2	3	4	5	6	7	8
28	Сергей Сахаров	Исполнительный директор	«ATL Holding»	40,25	5,33	5,5	4,08	5,17	5,67	5,33	3,67	5,5
29	Сергей Зацаринский	Директор по логистике	«Мосагропромснаб-5» (складской терминал «Михневский»)	38,93	4,17	4,53	4,12	5,17	5,17	5,11	5,33	5,33
30	Дмитрий Мотовилов	Директор по логистике	«ЛогИнУрал»	38,85	5,25	4,5	4,63	5,68	2,78	5,17	5,17	5,67
31	Дмитрий Храмов	Директор	AVS Logistic	38,62	6,04	4,39	3,89	5,81	4,5	4,61	5,5	3,88
32	Юрий Кряковкин	Вице-президент	«Юнитранс»	38,46	5,13	4,78	4,35	5,44	5,3	3,96	4,17	5,33
33	Йенс Айхорст	Заместитель генерального директора	«АЛИДИ»	38,15	3,5	4,11	4,71	4,83	4,83	5	5,67	5,5
34	Владимир Корчанов	Член правления — вице-президент по морскому дивизиону, управляющий директор	FESCO (ДВМП)	38	4,67	4,04	3,67	5	4,67	5,17	5,67	5,11
35	Игорь Куличков	Заместитель генерального директора по таможенной логистике, начальник отдела таможенно-брокерских услуг	SLG	37,71	4,42	3,71	4,33	5,17	5,33	5	4,92	4,83
36	Дмитрий Даин	Руководитель проекта	«ФАРМАТ»	37,7	6,17	5,83	3,83	5,31	4,17	4,06	4	4,33
37	Юлия Калинина	Директор по логистике	«С-Лоджистик»	37,58	5,67	4,08	3,83	5,33	5,5	5	3,17	5
38	Вячеслав Чистик	Руководитель отдела транспортных услуг	Global Logistic Projects	37,53	5,29	5,04	5,54	3,46	3,85	4,46	4,17	5,72
39	Алексей Ларионов	Генеральный директор	«Би Лоджистик»	36,56	3,86	4	5,08	5,33	4,67	5,17	5,17	3,28
40	Борис Щукин	Директор	«Сэйв групп Русланд»	35,83	4	3,83	4,11	4,19	4,2	4,83	5,17	5,5
41	Павел Сергеев	Руководитель филиала в Восточно-Сибирском регионе	«ЛогЛаб»	35,55	5	5,67	4,5	3,67	3,21	5	4,17	4,33
42	Ирина Башкирцева	Руководитель отдела разработки и обслуживания логистических проектов	«Кинетика»	35,47	4,33	4,99	4,55	5,38	4,97	3,58	3,67	4
43	Ирина Моисеева	Глава представительства в Москве	Inter-Logistics GmbH	35,46	5,5	3,54	3,08	4	5,67	5,33	4,17	4,17
44	Владимир Дорохов	Директор по операционной логистике	STS Logistics	35,31	5,17	5,22	2,83	2,75	4,5	4,5	4,67	5,67
45	Николай Баканов	Руководитель филиала в Северо-Западном регионе	«ЛогЛаб»	35	3,08	4,21	4,21	4	3,33	5	5,67	5,5
46	Евгений Терновский	Исполнительный директор по логистике	«Евросиб»	34,97	4	4,83	4,28	4,9	3,71	4,75	3,5	5
47	Вячеслав Комаров	Исполнительный директор	«Смайл»	34,75	3,33	3,92	3,58	4,67	4,17	5	4,75	5,33
48	Наталья Макрова	Коммерческий директор	Global Logistic Projects	34,66	5	4,17	3,83	4,54	3,67	3,78	5,5	4,17
49	Константин Степанов	Начальник отдела российских перевозок	ICT	34,02	4,12	3,71	4,35	4	2,5	4,5	5,67	5,17
50	Игорь Богородов	Руководитель московского отделения	Raven Russia	33,92	5	5,5	4	3,5	2,51	5,5	5,33	2,58

ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ

Портреты лидеров нашего рейтинга

Путь каждого к вершине профессионального олимпа уникален. Но у всех у них есть одно общее — эти люди сумели стать лучшими.



1
Борис БУХ,
директор центра компетенций «ИтеллаНЛК»

2
Дмитрий ПУРИМ,
генеральный директор ОАО «Совфрахт»

3
Игорь ФИЛАТОВ,
генеральный директор компании «ЦВ Протек»

4
Адриан МАРЛЕЙ,
управляющий директор DHL Express в странах СНГ и Юго-Восточной Европы

5
Перри НОЙМАНН,
генеральный директор Kuehne + Nagel Russia

Родился в 1960 году.

Образование:

Московский автомобильно-механический институт, Московский институт электронного машиностроения, Московский транспортный институт, семинары и тренинги ELA, МТИ, CBSD, КСЛ, SRC, SellWell и др.

Карьера:

1982–1995 — работал на АЗЛК, прошел путь от инженера до начальника КБ систем управления.
1995–1997 — начальник IT-департамента ТД «АМО».
1997–1999 — управляющий розничной торговлей ТД «АМО».
1999–2001 — заместитель управляющего розничной торговлей «М.Видео».
2001–2004 — директор по логистике «М.Видео» (начальник департамента логистики «М.Видео»).
С 2005 года работает в компании «ИтеллаНЛК». В настоящий момент занимает должность директора центра компетенций.

Родился в 1966 году.

Образование:

Московский энергетический институт (специальность «Техника и физика низких температур»).

Карьера:

В компании «Совфрахт» работает с 1998 года. С 1999 года — генеральный директор ОАО «Совфрахт» (переизбран в 2002 году). Председатель совета директоров ЗАО «Совмортранс», председатель правления ОАО «Совфрахт», вице-президент Союза российских судовладельцев, член совета редакции (совещательный орган) газеты «Морские вести России».

Родился в 1963 году.

Образование:

Московский физико-технический институт (специальность «Инженер-физик»), Военная академия им. Ф.Э. Дзержинского (специальность «Инженер-математик»).

Карьера:

До 1995 года работал в Научно-исследовательском институте Министерства обороны. С 1995 года — в крупных компаниях на позициях директора или заместителя генерального директора. С 2001 года занимал руководящие должности в Центре внедрения «Протек» в ключевых областях деятельности компании: маркетинг, логистика, стратегическое планирование и развитие. До 2011 года занимал должность заместителя генерального директора по стратегическому развитию.

Родился: Н/д.

Образование: Н/д.

Карьера:

Начал карьеру в сфере дорожных перевозок в Великобритании. В течение пяти лет работал в Саудовской Аравии управляющим операциями крупной дорожной транспортной компании. В 1994 году стал директором DHL по операциям в Западной Африке. В 1999-м — директор DHL по операциям в СНГ. С 2002 года — заместитель вице-президента по логистике и закупкам одной из российских нефтяных компаний. В 2004 году вернулся в бельгийское отделение DHL в качестве директора по дорожным перевозкам. В 2007 году возвратился в Россию в качестве генерального директора DHL Express. Позднее был назначен управляющим директором DHL Express в странах СНГ и Юго-Восточной Европы.

Родился: Н/д.

Образование: В 1982

году окончил немецкую среднюю школу, после чего в течение 2,5 лет проходил практику в сфере международных грузоперевозок, по окончании которой он получил диплом и был награжден Немецкой федеральной ассоциацией транспорта и логистики.

Карьера:

После увольнения с военной службы в немецкой армии в 1987 году устроился в компанию Schenker Deutschland, где за 17 лет прошел путь от рабочих должностей в различных филиалах компании до вице-президента по морским перевозкам. В 2004–2006 годах — управляющий директор по финансовым операциям и общим продажам ABX LOGISTICS Air & Sea Germany. В «Kuehne + Nagel Москва» работает с лета 2006 года, в настоящей должности с января 2008 года.



6

Марк БРЕННАЙЗЕР,
генеральный
директор STS
Logistics

7

**Харро ван
ГРААФЕЙЛАНД,**
генеральный
директор TNT Express
в России

8

**Владимир
СОЛОДКИН,**
генеральный
директор
«СПСР-экспресс»

9

Андрей ДРЕНИЧЕВ,
президент
МТК «Юнитранс»

10

Дмитрий НИКИТИН,
генеральный
директор компании
«Евросиб»

Родился в 1963 году.
Образование: Dietrich-Bonhoeffer Grammar School, Кельнский университет (Германия), диплом магистра экономики с отличием.

Карьера:
1983–1985 годы — стажер в Bayer. С 1985 года служил в армии. После окончания университета в 1994 году пять лет работал там же частным консультантом и ассистентом профессора. С 2000 года — международный контролер по маркетингу, глава подразделения Marketing Controlling International, глава подразделения Controlling International компании Beiersdorf (Германия). С 2003 года — операционный директор по СНГ Beiersdorf (Москва). В 2006 году стал операционным директором подразделения консультационных услуг PWC по Центральной и Восточной Европе и странам СНГ. С 2008 года — главный исполнительный директор «Рольф-Лоджистик». В мае 2011 года возглавил группу компаний STS Logistics.

Родился в 1961 году.
Образование: Получил степень бакалавра в сфере экономики торговли в Higher Economic Institute (Нидерланды), окончил бизнес-школу при University of Warwick.

Карьера:
Начинал стажером в почтовом ведомстве Dutch Post, с 1989-го по 1991 год руководил отделением Breda Dutch Post Office, затем два года был генеральным директором почтовой службы Роттердама. В 1993–1995 годах работал главным разработчиком сети PTT Post International Netherlands, в 1995–1997 годах — генеральным директором по странам СНГ компании Independent Distributors. До 1999-го был директором по развитию TNT Express в России, в 1999–2000 годах — генеральным директором TNT Express по Латвии и Литве. С 2001 года — генеральный директор TNT Express в России.

Родился в 1962 году.
Образование: Ленинградское суворовское военное училище, Ленинградское высшее общевойсковое училище им. Кирова, Военная академия им. М.В. Фрунзе, Военная академия Генерального штаба, кандидат наук.

Карьера:
После увольнения из вооруженных сил (полковник запаса), в период с 2000-го по 2001 год, занимал должность начальника отдела ФГУП «Главный центр специальной связи». В 2001 году создал и возглавил собственный бизнес в России — компанию экспресс-доставки «СПСР-экспресс». Лауреат Национальной премии «Персона года-2004» в области логистики и Национальной премии в области бизнеса «Компания года-2005».

Родился в 1965 году.
Образование: Новосибирское высшее военно-политическое общевойсковое училище, Государственная академия управления (специальность «Финансовый менеджмент»).

Карьера:
До того как возглавить в 2001 году МТК «Юнитранс», работал на руководящих постах в финансовых и консалтинговых структурах. С 1992-го по 1997 год являлся заместителем председателя правления коммерческого банка «Реформа». Член Ассоциации российских экспедиторов, РСПП, Координационного совета по транссибирским перевозкам, ФИАТА, Московской торговой промышленной палаты, Американско-российского делового совета. Награжден медалью «За боевые заслуги» (1991).

Родился в 1971 году.
Образование: Санкт-Петербургский государственный университет путей сообщения (специальность «Инженер по организации и управлению перевозками»).

Карьера:
По словам самого Дмитрия Никитина, он родился в семье железнодорожника в пятом поколении и разговоров ни о чем, кроме как о железной дороге, не слышал. В компании «Евросиб» работает с момента ее основания. Прошел путь от специалиста по транспортным перевозкам до генерального директора. Также занимался развитием новых направлений деятельности компании и открытием представительств в России и зарубежных странах.

ПОБЕДИТЕЛЬ РЕЙТИНГА

Борис БУХ, директор центра компетенций логистической компании «ИтеллаНЛК»

На сегодняшний день является одной из ключевых персон на российском рынке логистики, способствуя развитию этого сегмента отечественной экономики и формированию его структуры в соответствии с высочайшими мировыми стандартами и требованиями клиентов.

ГЛАВНЫЙ

Один из непростых бизнесов в России — логистика — сегодня переживает период стабилизации и показывает устойчивые тенденции к росту. Такой рынок требует не просто профессионалов, но истинных энтузиастов. О профессии логистика и специфике своей работы журналу «Карьера» рассказал директор центра компетенций компании «ИтеллаНЛК» **Борис БУХ**.

— Что привлекло вас в логистике и когда вы начали строить свою карьеру именно в этой области?

— Стать логистиком я решил более десяти лет назад. Я тогда работал в одной крупной компании, торгующей электроникой и бытовой техникой, и отвечал за розничную торговлю. Меня тогда многое не устраивало в системе поставок товара в магазины и организации доставки товара покупателям, поэтому я постоянно выступал с предложениями об улучшении и реорганизации этого процесса. Руководство компании, видимо, подумало, что раз я знаю, что нужно рознице, то мне и следует организовать процесс. Поэтому я вскоре получил предложение возглавить вновь созданную дирекцию по логистике.

К тому времени у меня уже был разнообразный опыт в области управления конструкторским бюро, IT-департаментом, сетью розничных магазинов, но в логистике я не понимал ничего.

Я и слово «логистика» тогда только недавно услышал. Пришлось срочно учиться и теории, и практике. С одной стороны, я посещал многочисленные курсы и семинары и в России, и за рубежом; насколько это возможно, я изучал опыт работы организации логистической структуры, складских и транспортных технологий многих ведущих компаний. С другой стороны, задачи, стоящие перед логистическим отделом, были очень обширны и интересны, поэтому их решение приносило неоценимый опыт и способствовало моему развитию.

ПО ПОСЫЛОЧКАМ

Прошло некоторое время, и я понял, что профессия логиста стала, в том числе, моим самым большим увлечением. Весь объем интереснейших задач, уникальное конкурентное преимущество, которое получает компания, грамотно отстроив логистику, то обстоятельство, что весь мой жизненный опыт (и в создании систем автоматизации, и в IT, и в рознице) очень пригодился мне в новой профессии — эти факторы способствовали тому, что я решил навсегда или по крайней мере очень надолго остаться в логистике.

— Каковы преимущества и недостатки вашей работы?

— В настоящее время я работаю директором центра компетенций. Наш департамент отвечает за технологию складского производства, а также ведет проекты по интеграции новых и оптимизации действующих складских клиентов. Наша компания — крупнейший в России логистический оператор. Перейдя из логистики клиента в логистику оператора, я, естественно, что-то потерял, а что-то приобрел. Мой круг обязанностей сузился. Теперь я не занимаюсь транспортной логистикой, не участвую в организации товародвижения (оптимизации всей цепи поставок), не взаимодействую с таможенными органами. Зато во всем, что касается складской логистики, работа стала гораздо интереснее и разнообразнее — приходится заниматься не одним, пусть даже очень сложным клиентом, а сотнями. Я не преувеличиваю — именно сотнями, считая и наших действующих клиентов, и наших потенциальных клиентов, проявляющих интерес к нашим услугам.

— Что вы приобрели, работая в компании?

— Опыт работы с многочисленными клиентами (разнообразным товаром, разнообразными запросами), а также взаимодействие с высококвалифицированным коллективом нашей компании — все это очень сильно повысило мой профессиональный уровень

и мою ценность как специалиста. Например, с одним из клиентов на одном из складских терминалов мы внедрили высокопроизводительный конвейер для формирования косметических наборов, с другим — специализированную технологию складской обработки и хранения одежды, с третьим клиентом и на другом складском терминале мы осуществили большой оптимизационный проект и т.п.

— Достигли ли вы предела в профессиональном развитии или вам есть куда стремиться?

— Мне, конечно же, есть куда стремиться. Складские технологии и в России, и во всем мире стремительно

— По трем ключевым параметрам: финансовому, технологическому и комплексному. В финансовом плане рынок медленно выбирается из кризиса: объем обработки и хранения у большинства наших клиентов растет, арендные ставки и тарифы складских операторов повышаются, зарплаты складских сотрудников увеличиваются. Стоит отметить, что современная российская логистика предлагает своим клиентам технологические решения, не уступающие зарубежным, но объем высокотехнологичных решений гораздо меньше, т.к. у нас более дешевый рынок труда и эти решения зачастую неэффективны. Что до комплексных решений,

Логистика — это очень многообразная отрасль, и в различных ее областях необходимы совершенно разные качества. Общее у них только то, что логист должен быть профессионалом.

развиваются, при этом для каждой товарной группы существуют специфические подходы и характерные особенности. Необходимо постоянно держать руку на пульсе, чтобы предлагать нашим клиентам лучшее обслуживание.

— Какими качествами, на ваш взгляд, должен обладать современный логистик?

— Логистика — очень многообразная отрасль, и в различных ее областях необходимы совершенно разные качества. На мой взгляд, у них общее только то, что логист должен быть профессионалом. Впрочем, общечеловеческие качества, такие как ум, честность и порядочность, ему тоже не помешают.

— Как бы вы охарактеризовали состояние современного российского рынка логистики?

то, к сожалению, на российском рынке практически нет логистических компаний, готовых предоставлять комплексные 3PL-услуги. А на 4PL даже спроса нет.

— Каковы перспективы и специфика российского рынка логистики?

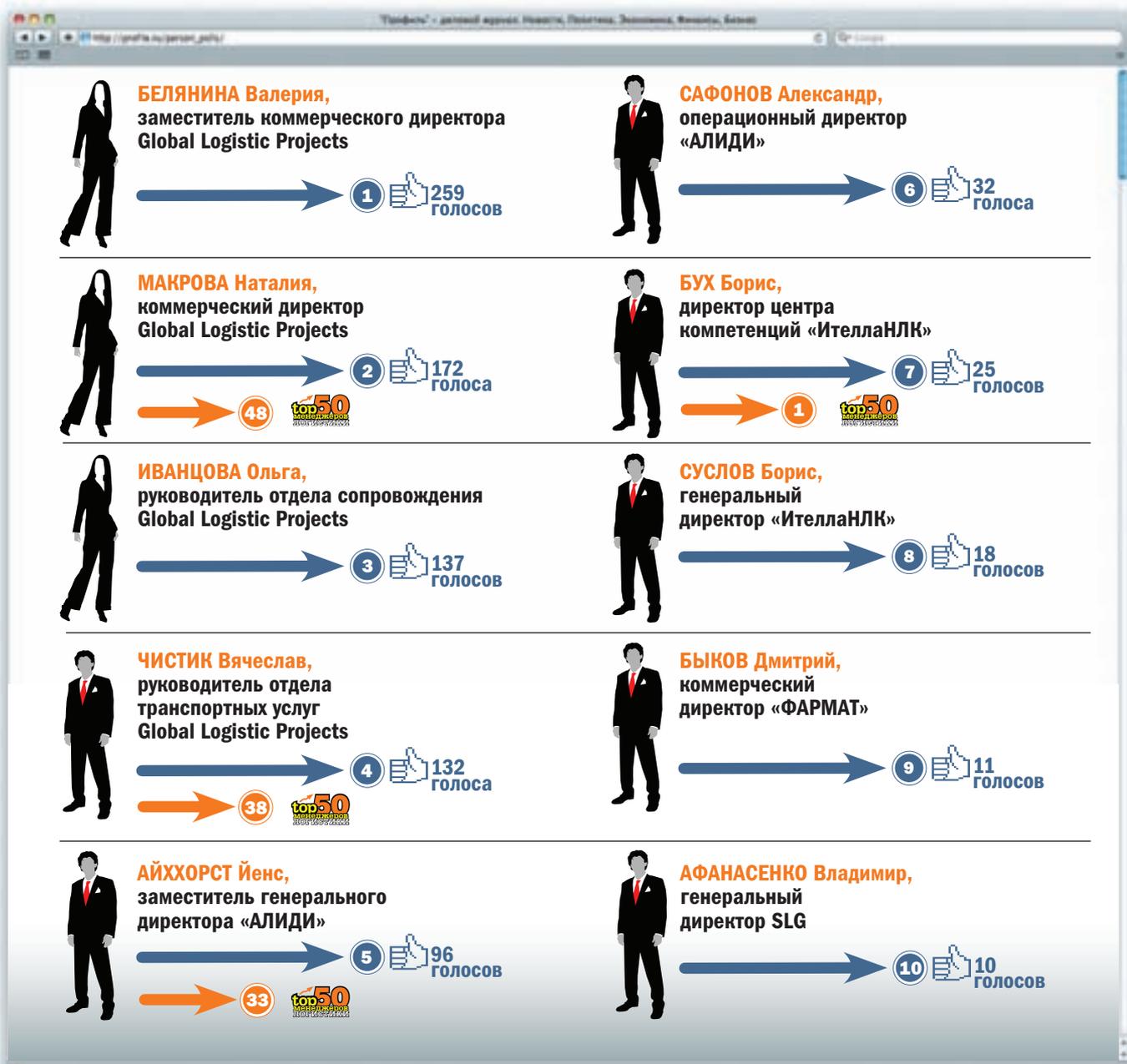
— Никакой особой специфики у российского рынка логистики нет. Есть некоторое отставание в развитии, которое быстро преодолевается. На мой взгляд, мы будем двигаться в долгосрочной перспективе:

- а) к избытку складских площадей;
- б) к упрощению бумажного документооборота;
- в) к комплексной IT-интеграции всех участников логистических цепочек;
- г) к упрощению физической передачи товара в логистических цепочках;
- д) к созданию компаний по временно-предоставлению квалифицированного логистического персонала.

НАРОДНЫЙ РЕЙТИНГ

Голосование проводилось на сайте www.profile.ru. Всего было отдано свыше 3500 голосов.

Паровозик выходит из пункта А... Любимая школьная задачка. Но когда паровозиков становится слишком много, задача усложняется, и проще обратиться за помощью к логистам, чем решать ее самому. Мы решили узнать у посетителей нашего сайта, кто лучше справляется с подобными задачами, попросив их голосовать за лучших или против тех, чьи услуги им не понравились.



СЕКРЕТЫ УСПЕХА В ЛОГИСТИКЕ

ЛИЧНЫЕ КАЧЕСТВА:

- способность работать в ситуации многозадачности;
- способность быстро принимать решения, умение работать в условиях форс-мажора;
- высокая организованность;
- открытость;
- честность;
- хорошая репутация;
- клиентоориентированность;
- надежность, пунктуальность в работе;
- вежливость;
- предпринимательская жилка;
- умение стратегически мыслить;
- умение брать ответственность на себя.



РАБОЧИЕ КАЧЕСТВА:

- богатый и успешный опыт работы по всем направлениям логистики;
- положительные рекомендации;
- наличие связей внутри страны и за рубежом;
- умение отслеживать изменения, происходящие на рынке, и оперативно корректировать деятельность своего подразделения;
- умение свободно ориентироваться в финансовых и экономических показателях деятельности компании, понимание их взаимосвязи;
- умение принимать обоснованные, целостные и последовательные решения, основанные на глубоком анализе;
- умение прогнозировать развитие экономической ситуации на внутреннем и внешнем рынках на длительную перспективу.

ИДЕАЛЬНЫЙ ЛОГИСТИК

Мы изучили биографии участников рынка логистики и выявили черты, наиболее характерные для менеджеров, работающих в данной отрасли.



женщины

25%



мужчины

75%

НЕ КАНТОВАТЬ

Общие данные

Средний стаж работы – 17 лет
Средний возраст – 45 лет
Образование (%):
Одно высшее – 40,4
Два и более – 29,8
МВА – 7
Ученая степень – 5,3

11,4% составил прирост вакансий в сфере логистики и ВЭД в мае этого года. В то же время, по данным портала Superjob.ru, количество анкет соискателей сократилось на 3,9%. Таким образом, сейчас на 1 вакансию приходится 6 резюме.

40 тыс. рублей достигает средний заработок менеджеров по транспортной логистике в Москве. В Санкт-Петербурге такие специалисты получают около 35 тыс. рублей в месяц.

6% составил, по данным Росстата, рост спроса на персонал в сфере логистики в 2010 году. В первую очередь компании заинтересованы в хороших управленцах среднего и высшего звена.

10% составил в среднем ежемесячный рост зарплат в сфере логистики в 2010 году, по данным КЦ «Юнити».

100 тыс. рублей в месяц может составить зарплата директора по логистике, начальника крупного логистического отдела торговой сети; руководителю складского комплекса в компании регионального масштаба предлагают около 80 тыс. рублей.

ОБРАЗОВАНИЕ

Специальность «Логистика» относительно новая для наших вузов. Впрочем, профильное образование можно было получить еще в советских институтах.

57%

претендентов на должность менеджера по транспортной логистике – молодежь в возрасте до 30 лет.

Предыдущий опыт (%)

Российские компании	43,9
Иностранные компании,	40,4
в том числе дальнее зарубежье	12,3
страны СНГ	1,8
Госслужба	14
Военная служба,	8,8
в том числе за рубежом (армия другого государства)	3,5
Наука, преподавание	5,3
Собственный бизнес	1,8

Специализация (%)

Общее руководство компанией	15,8
Транспортная логистика	12,3
Продажи	10,5
Развитие бизнеса	8,8
Коммерческая деятельность компании	7,1
Дистрибуция	5,3
IT	5,3
Складская логистика	5,3
Фармацевтическая логистика	3,5
Безопасность	1,8
Воздушная логистика	1,8
Контрактная логистика	1,8
Маркетинг	1,8
Морская логистика	1,8
Финансы	1,8
Экспедиция	1,8

Первое высшее (%)

Зарубежные вузы	12,5
Вузы СНГ	7
Казанский государственный университет	5,3
Московский энергетический институт	3,5
Санкт-Петербургский государственный университет	3,5

Второе высшее и дополнительное (%)

Российские курсы, тренинги и семинары	14
Зарубежные вузы	7
Московский институт электронного машиностроения	3,5
Курсы при общественных организациях	3,5
Зарубежные курсы, тренинги и семинары	3,5
Президентская программа подготовки управленческих кадров	4,2
Российский государственный технологический университет им. К.Э. Циолковского	4,2
Университет Уилламет (США)	4,2
Школа политики и бизнеса при Госдуме РФ	4,2
Королевское общество сертифицированных экспертов Великобритании MICS	4,2

Ранкинги составлены на основе анкетных данных, предоставленных участниками нашего рейтинга.

Большинство участников рейтинга в качестве первого высшего получали инженерное, техническое или экономическое образование, а профильное – логистическое и управленческое – преобладает среди специальностей второго высшего и дополнительного образования.

Название	Год основания	Основные услуги													Дополнительно
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
AsstraA www.asstra.ru	1993 (в РФ с 1999)	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	Филиалы в Санкт-Петербурге, Смоленске, Екатеринбурге, Челябинске, Перми
ATL www.atl.biz	1995	+	+	+		+	+	+	+		+	+	+	Член Global logistics associates. Санкт-Петербургское отделение ATL — эксклюзивный представитель GLA в России	
AVS Logistic http://avs-logistic.ru	1993	+	+	+		+		+		+	+	+	+	Имеет статус таможенного представителя на территории Таможенного союза	
DHL www.DHL.ru	1969 (в РФ с 1984)	+	+	+	+	+		+	+	+		+	+	Транспортная сеть компании объединяет более 220 стран мира.	
DPD в России www.dpd.ru	1991			+	+			+		+				Осуществляет доставку в 4000 городов и населенных пунктов России, а также в 220 стран и территорий мира	
DSV www.dsv.com	1976	+	+	+	+	+		+	+				+	Имеет более 60 собственных офисов по всему миру и партнерскую сеть в 110 странах мира	
EMS Russian Post www.emspost.ru	1989	+	+	+				+	+	+				Филиал ФГУП «Почта России», оказывает услуги экспресс-доставки более чем в 190 стран мира	
FedEx www.fedex.com.ru	1971 (в РФ с 1991)	+												Перевозка грузов в более чем 200 стран, флот грузовых самолетов FedEx является одним из крупнейших в мире и состоит из почти 700 машин	
FESCO www.fesco.ru	1880			+	+	+		+						В состав транспортной группы FESCO входят терминальные комплексы, Владивостокский морской торговый порт и др.	
Global Logistic Projects LLC www.glprojects.ru	2009	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+	+	Победитель в номинации «Открытие года-2009», а в 2011 году награждена как наиболее быстрорастущая компания на рынке логистических услуг	
ICT www.ict.su	1972	+	+	+	+	+	+	+	+					47 филиалов в Европе, Америке, Балтии и СНГ, работает в девяти странах мира, в том числе в 18 крупнейших городах РФ	
Kuehne + Nagel www.kn-portal.com	1890 (в РФ с 1992)	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	Более 900 офисов в 100 с лишним странах	
Raven Russia www.ravenrussia.com	2005												+	Имеет офисы на о-ве Гернси, в Москве и на Кипре	
SLG www.slg.ru	1993	+	+	+	+	+	+	+					+	Комплексная логистическая система, связывающая производителей и потребителей России, Европы, стран Юго-Восточной Азии и Северной Америки	
STS Logistics www.stslogistics.net	2009*	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	Сеть представительств компании покрывает Россию, Украину, Азербайджан, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, а также США, Европу, Японию и Китай	

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Перевозки: 1. Авиа. 2. Авто. 3. Ж/д. 4. Морские. 5. Интермодальные и мультимодальные (комби).

Прочие услуги: 6. Экспедиторские. 7. Таможенные. 8. Страхование грузов. 9. Охрана и сопровождение грузов.

10. Консалтинг. 11. Складские. 12. Международные перевозки. 13. Другое.

Срок пребывания на рынке:



Менее 10 лет на рынке



10–20 лет на рынке



20–30 лет на рынке



30–40 лет на рынке



40–50 лет на рынке



Более 50 лет на рынке



Более 100 лет на рынке

Название	Год основания	Основные услуги													Дополнительно
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
TNT Express Worldwide (CIS) www.tnt.com	1946 (в РФ с 1989)	+	+				+	+	+	+	+	+	+	+	1801 операционный центр в более чем 220 странах мира
UPS Russia www.ups.com	1907	+	+	+	+		+	+	+	+			+	+	Обслуживает более 220 стран мира
«АЛИДИ» www.alidi.ru	1992		+	+		+	+	+					+	+	Компания имеет филиалы в 21 регионе России
«Би Лоджистик» www.beelogistic.ru	2004		+	+									+	+	Входит в состав группы «Парфюм» — одного из ведущих операторов на рынке России в сфере дистрибуции FMCG
«Евросиб» www.eurosib-group.biz	1992		+	+		+	+						+	+	Оперирует парком из 10 тыс. грузовых вагонов, из которых 7,1 тыс. находится в собственности
«ИтеллаНЛК» www.itellanlc.com	1638 (в РФ с 1995)	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+	+	Логистическое подразделение Itella Group представлено в 8 европейских странах
«Кинетика» http://kinetika.biz	Н/д		+				+		+	+				+	Основные направления доставки грузов: Свердловская и Челябинская области, крупные города в других областях
«ЛогИнУрал» www.loginural.ru	1998		+				+		+				+	+	Работает как 3PL-оператор в Свердловской области. Партнерская сеть позволяет работать на федеральном и международном уровне
«Лог Лаб» www.loglab.ru	Н/д	+	+	+		+	+	+	+				+	+	Признана лучшим складским оператором логистической сети в России по итогам 2010 года
«Мосагропромснаб-5» (складской терминал «Михневский») www.maps5.ru	1968		+	+					+					+	40 тыс. кв. м складских помещений, 10 тыс. кв. м открытых и контейнерных площадок
«Протек» www.protek.ru	1990		+						+					+	41 филиал и 29 торговых представительств
«С-Лоджистик» www.s-logistics.gsf.ru	2006		+					+		+	+			+	Работает в 7 регионах Поволжья. Входит в группу компаний «Смайл»
«Совфрахт-Совмортранс» www.sovfracht.ru	1929		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	Лучший национальный интермодальный транспортный оператор России 2009, 2010 годов
«СПСР-экспресс» www.cpsr.ru	2001	+	+						+	+	+			+	200 филиалов и представительств по всей России
«Сэйв групп Русланд» www.sglog.org	Н/д		+	+	+	+	+	+					+	+	География деятельности охватывает страны Западной Европы, страны СНГ, Прибалтики, Азии
«ФАРМАТ» www.farmat.ru	2008	+	+	+			+	+					+	+	Первый специализированный фармацевтический логистический оператор
«Юнитранс» www.utrans.ru	1998		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	Обслуживание грузов на территории России, стран СНГ и Балтии, Европы и Азии

* Объединение РЛС и STS в новую компанию (STS Logistics) произошло в марте 2009 года. К этому моменту обе компании проработали на рынке логистики уже более 10 лет.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ БУДНИ

Логистика включает в себя не только транспортировку грузов по суше, воде или воздуху и их хранение, но и различные системы оптимизации производственных процессов. Учитывая это обстоятельство, мы подготовили обзор наиболее интересных событий логистического рынка за 2010–2011 год.



ИСТОРИЧЕСКИЙ МАКСИМУМ

\$13 млрд составила по итогам прошлого года прибыль океанских контейнерных линий. Это самый высокий показатель не только докризисного и посткризисного периодов, но и максимальная сумма за всю историю контейнерной индустрии. После не менее впечатляющих убытков в 2009 году, которые в общей сложности составили **\$15 млрд**, эта цифра тем более выглядит внушительной. Если брать частные случаи, то от перевозки одного 20-футового контейнера крупные линии выручали порядка **\$560**.

SHUTTERSTOCK

ВЕЛОТРАНСФОРМЕР

40 кг может вместить багажное отделение велосипеда Biquattro. Создатели чудо-техники уверяют, что им может пользоваться как рядовой гражданин, едущий за покупками, так и профессиональный курьер. Переключив железного коня из двухколесного в трехколесный режим, можно получить грузовой вид транспорта: между раздвигающимися задними колесами находится складное багажное отделение.



Источник: www.logistics-gr.com.

РЕКОРДЫ РЫНКА

29,05 млн TEU (условная единица, используемая в перевозках, эквивалентная 20-футовому контейнеру) составил контейнерооборот шанхайского порта. Таким образом, по итогам 2010 года Шанхай стал крупнейшим контейнерным портом мира, обогнав Сингапур, который удерживал лидерство с 2005 года, на **650 тыс.** TEU. Есть чем похвастаться и жителям Роттердама: в первую неделю января 2011 года три терминала под управлением ECT установили рекорд, когда впервые за всю историю ECT в течение недели было обработано более **100 тыс.** контейнеров.



БЕЗ БУМАЖКИ — НЕ БУКАШКА!

На рынке авиаперевозок наиболее интересным событием стало нововведение от Emirates SkyCargo. Компания сэкономила на бумаге, совершив рейс, вся сопроводительная документация которого была оформлена в электронном виде. По оценке IATA технология позволит грузовым авиаперевозчикам сэкономить до **\$4,9 млрд** в год, сберегая **7800 тонн** бумаги. Предполагается, что к концу 2014 года электронная система документооборота будет внедрена во всех авиакомпаниях, занимающихся грузоперевозками.



ГРУЗОВИК НА БАТАРЕЙКАХ

Skylon — концепт грузового автомобиля, разработанный дизайнером Никитой Калининным для Volvo. Мощные солнечные батареи на крыше и вмонтированные в колеса электромоторы обеспечивают продолжительное движение без подзарядки даже зимой, а поворотные сиденья и сенсорное управление — комфорт и безопасную езду. Возможно, массовое производство таких грузовиков в будущем избавит логистиков от вечной головной боли, связанной с ценами на бензин и ограничениями в проезде для многотонных грузовиков.

Учредитель и издатель ООО «ИДР»
109544, Москва, Б. Андроньевская, д. 17.
ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕДАКЦИЯ ДЕЛОВЫХ ИЗДАНИЙ
(«Профиль», «Компания», «Карьера»)

Шеф-редактор Андрей Москаленко
Редактор отдела рейтингов
Наталья Клименко
Корреспондент отдела рейтингов
Ольга Аленушкина

По вопросам размещения рекламы обращаться (495) 745-84-02
Издание зарегистрировано в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор), свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-33733 от 10 октября 2008 г.

Адрес редакции: 109544, Москва, Б. Андроньевская, д. 17.
Телефон: (495) 745-84-01, факс: (495) 678-52-05
E-mail: kariera@profilemedia.ru
Отдел распространения: (495) 745-84-27

Все права на материалы, опубликованные в номере, принадлежат ООО «ИДР».

Перепечатка без разрешения редакции запрещена. При использовании материалов ссылка на «Карьеру» обязательна. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, содержащейся в рекламных объявлениях. Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов.

Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются.

Отпечатано в ОАО «Можайский полиграфический комбинат». Адрес: 143200, МО, г. Можайск, ул. Мира, 93. Сайт: www.oaompk.ru Тираж 83 тыс. экз. Цена свободная.

Журнал распространяется в салонах первого и бизнес-классов авиакомпаний «Аэрофлот», «Сибирь», группы компаний «Ист лайн».

«Карьера» 2011
№ 6 (137), июль 2011 года.
Номер подписан в печать 1 июля 2011 года.
Обложка Shutterstock

Карьера

МЕЖДУ БИЗНЕСОМ И ВЛАСТЬЮ

Как часто мы слышим о бюрократических препонах, чинимых бизнесу! Неудивительно, что в компаниях стали появляться специалисты по GR (Government Relations), или специалисты по связям с органами государственной власти. О секретах этой профессии читайте в следующем номере.

В следующем номере

