

ДЕЛО ЖИЗНИ. КРАФТТРАНС

#4 ФЕВРАЛЬ-МАРТ 2017



Письмо редактора

Когда мы создавали KRAFTTRANS Digest одной из аудиторий нашего издания выделили студентов, будущих специалистов по логистике и ВЭД. Для них в каждом номере стараемся подготовить материалы о том, какими качествами необходимо обладать, чему уделить внимание и почему же стоит предпочесть логистику. На примере наших героев рассказываем о том, что значит, когда твоя профессия, компания и коллектив становятся «делом жизни», показываем перспективы, которыми обладает профессия логиста.

Особенно приятно, что когда этот номер появится в печати, уже начнет свою работу очередной набор «корпоративного университета». Еще 10 лет назад в КРАФТТРАНС начал свою работу обучающий центр. Тогда еще совсем молодые ребята (как и сейчас) только-только начинали свой путь. А сегодня некоторые из них стали менеджерами проектов, ключевыми менеджерами по работе с клиентами, посетили десятки стран, стали руководителями наших отделов. Интервью выпускников нашего корпоративного университета читайте в материалах Александра Ильюка (руководитель отдела смешанных грузоперевозок), Оксаны Бавтрук (руководитель экспорта), Инны Бондаренко (руководитель отдела Германии). Они не только рассказывают о том, как пришли в профессию, но делятся профессиональными секретами и советами.

В центре же 4-го номера главная тема «Досье о смешанных и мультимодальных грузоперевозках». Для организации данного вида логистических услуг требуется особые знания, компетенции и, безусловно, опыт. Проект в переводе с латинского projectus (брошенный вперед) – это уникальная деятельность, имеющая начало и конец во времени, создание определённого продукта или услуги, при заданных ограничениях по ресурсам и срокам. Смешанные либо мультимодальные (разберемся, в чем разница) грузоперевозки крупных партий – это те же проекты. От получения задачи от клиента, до полной реализации порой проходит около года. Об организации сложных грузоперевозок от 20 000 тонн насыпного груза из Марокко до 225 тракторов из Европы на Кубу нам подробнее расскажет заместитель директора КРАФТТРАНС Сергей Романович Богданович и Александр Ильюк.

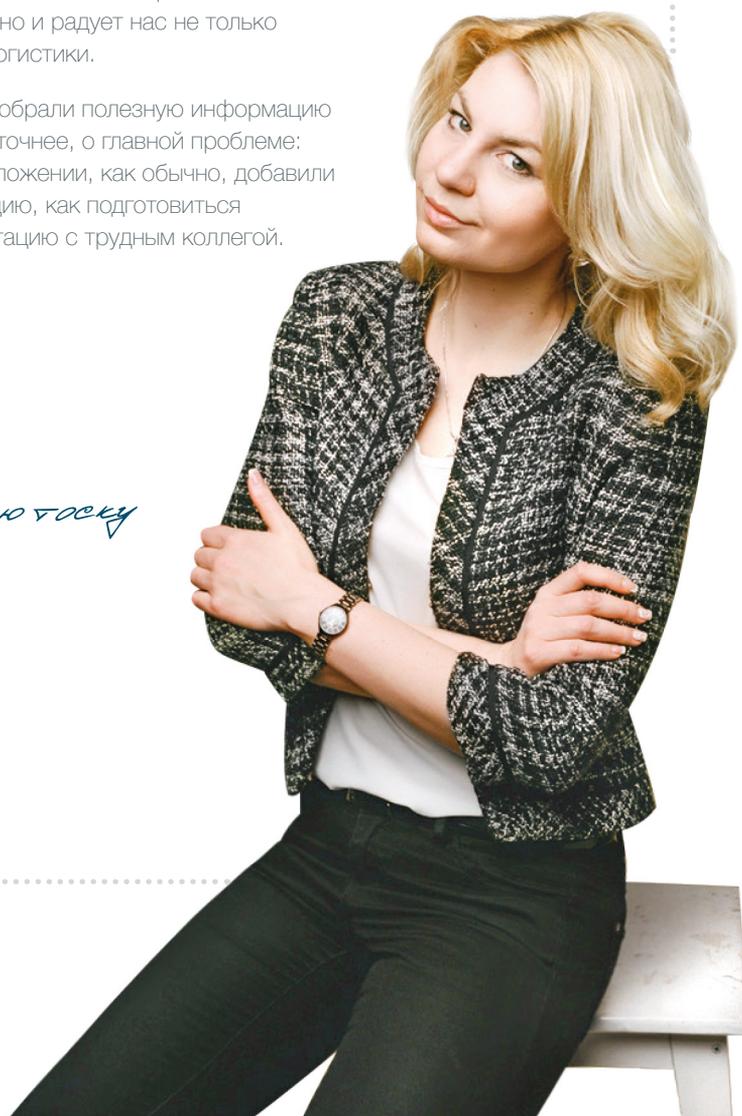
В интервью с руководителем центральной Европы Юрием Курпатиным мы задались вопросом: а что если хочется заниматься не только логистикой? Сегодня таких людей называют «multipotentialite». Реализовывая себя и в логистике, и на радио Юра чувствует себя уверенно и радуется нас не только результатами, но и всегда «актуальными» новостями из логистики.

В обсуждениях о рабочих проектах и «моментах» мы подобрали полезную информацию о самом важном проекте каждого человека. А если быть точнее, о главной проблеме: что такое же Work-life balance и как его сохранить? В приложении, как обычно, добавили полезные лайфхаки и книги о том, как повышать мотивацию, как подготовиться к командировке и что делать, если вы попали в конфронтацию с трудным коллегой.

Анастасия Климович

Редактор KRAFTTRANS Digest

*Любите жизнь, найдите любую тоску
и верьте в свою звезду!*





Дело жизни. КРАФТТРАНС

Издатель:

КРАФТТРАНС ООО,
адрес: 220114,
Республика Беларусь,
г. Минск,
пр-кт Независимости, 169

Главный редактор:

Анастасия Климович,
+375 17 218 10 10,
a.klimovich@krafttrans.com

Верстка:

Алексей Кузьменков
Алеся Короткевич
alex@mastak.by

Фото:

Евгений Отцецкий

Тексты: Анастасия
Климович, Анастасия Ерохо

Авторские права:

Использование текста и
изображений из журнала
KRAFTTRANS Digest без
разрешения запрещено.

Для получения
дополнительной
информации посетите
www.krafttrans.com.

Для изменения адреса или
условий подписки пишите
на weare@krafttrans.com

4

Смешанные в равных долях: профессионализм, практика, время

Богданович Сергей Романович

10

Сила времени

10 причин, по которым человек должен носить часы

18

Смешанные проектные перевозки – это штучный продукт

Ильюк Александр

24

Малкольм Маклин и первый советский контейнер

Нелогов Андрей Георгиевич, Генеральный директор ООО
«Объединенная транспортная компания», Санкт-Петербург

34

Логистика – это красивая профессия

Бавтрук Оксана

36

Я бы и сама перевозила грузы с КРАФТТРАНС

Бондаренко Инна

38

Чем дальше, тем легче работать

Курпатин Юрий

WORK-LIFE BALANCE:

42

Как найти равновесие

между работой и личной жизнью?

44

Как успешно строить коммуникацию?

48

Психологический практикум

Как вести себя с «трудными» людьми?

Как обрести поддержку на работе?

7 советов для тех, кто хочет стать «коллегой мечты»

Как обрести поддержку на работе?

50

Как повысить мотивацию

и организовать свое рабочее место?

52

Как подготовиться к командировке?



СМЕШАННЫЕ В РАВНЫХ ДОЛЯХ: ПРОФЕССИОНАЛИЗМ, ПРАКТИКА, ВРЕМЯ



Какие факторы обеспечивают успех смешанных грузоперевозок, куда движется рынок логистических услуг, какова в этом роль КРАФТТРАНС, насколько перспективна профессия логиста сейчас и что нужно делать, чтобы быть успешным в логистике – о своем пути рассказал заместитель директора по организации смешанных перевозок Сергей Романович Богданович. Он удивительно точен, энергичен и вежлив: в работе постоянно находит грамотные решения, уделяя внимание каждой детали, а после с таким же подходом помогает дочери определиться с выбором вуза.

— Сергей Романович, расскажите, что в вашем понимании логистика?

— Как только появляется товар, который начинает свое движение – он превращается в груз. Задача логиста – сделать все возможное, чтобы товар правильно начал свое движение и закончил его в точке назначения. А это значит – работа рука об руку с экспортером, консультации, помощь в избегании подводных течений. Логист должен выстроить маршрут движения максимально выгодно для продавца и покупателя. Иначе говоря, логистика – это управление всеми материальным, финансовым и информационными потоками.

— Чем вы занимаетесь в компании сейчас?

— Занимаю должность заместителя директора по организации смешанных грузоперевозок. То есть работаю со всеми смешанными неконтейнерными перевозками, а также курирую железнодорожные перевозки. Отвечаю за идеологию, определяю, куда двигаться, какие клиенты нужны, на каких рынках нам важно быть представленными, участвую в тендерах – за 10 лет работы их счет уже пошел на сотни. Занимаюсь и оперативной работой.

— Как вы пришли в профессию?

— Тема транспорта понемногу выкристаллизовывалась в моей жизни. Я окончил Ленинградский кораблестроительный институт, изучал основы кораблестроения, понимал, как строить и эксплуатировать суда. Потом 5 лет проработал на Севере. Был сначала мастером на стапеле на заводе-флагмане российской судостроительной промышленности, потом старшим мастером, а потом захотел расширить сферу своих интересов и еще год проработал в заводском конструкторском бюро. Это был период развала СССР, я из Беларуси – а потому после отработки распределения было логично вернуться в Минск.

Когда возвращался, в стране начали создавать свой собственный флот. Благодаря знакомствам и стечению обстоятельств я попал в только что образованную «Белорусскую судоходную компанию». Мы разрабатывали проекты судов типа «река-море», которые должны были возить белорусские грузы из прибалтийских и черноморских портов. 1994–1997 годы –

Биографическая справка

Богданович С. Р.

Эксперт в области транспортной логистики, практикующий специалист

Заместитель директора по смешанным перевозкам международной транспортной КРАФТТРАНС. Закончил Train the trainer (курсы преподавателей FIATA), L2G Institute Of Management (США), Ленинградский кораблестроительный институт. С 2008 – наст. время – преподаватель Русской Школы Управления. С 2013 – преподаватель кафедры логистики ИБМТ БГУ. Сфера профессиональных интересов: морские и контейнерные перевозки, правовое регулирование ВЭД, сложные проектные грузоперевозки, передовые технологии в транспортном документообороте.

непростое для страны время, кредитная линия на строительство судов так и не была открыта, и идея создания флота для меня превратилась в идею работы в транспорте, в морских перевозках. Поставки оборудования и техники были моими первыми крупными мультимодальными проектами. До 2005 года работал над грузоперевозками для строительства знаменитых Пальмовых островов в районе Дубаи – Абу-Даби. Из Эмиратов я вернулся в Беларусь, понял, что нынешние задачи несовместимы с накопленным опытом. После недолгих поисков в 2005 году я начал работу в КРАФТТРАНС.



СМЕШАННЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

– Смешанные, мультимодальные перевозки... В чем разница между ними?

– Смешанная – это перевозка груза как минимум 2-мя видами транспорта, а мультимодальная – это смешанная, выполняемая по единому транспортному документу. Чтобы осуществлять мультимодальную перевозку, нужно предусматривать эту возможность заранее в торговом контракте. Зато мультимодальная перевозка дает ряд преимуществ для участников договора купли-продажи – например, в части контроля за грузом.

– Какие факторы обеспечивают успех смешанной перевозки?

– Реальные знания! По мультимодальным перевозкам информации мало, источников обучения – практически нет, подготовка таких специалистов – это штучная ювелирная работа. Теория – изучение правил. Практика – изучение исключений. Таких в мультимодальных перевозках множество. Ну и поскольку это достаточно изменяющийся рынок, нужно иметь развитую интуицию, держать нос по ветру. Высокий уровень креативного мышления тоже нужен специалистам, которые каждый день принимают сложные взвешенные решения.

**«На рынке Беларуси
КРАФТТРАНС – самая
сильная с точки зрения
объема услуг компания,
мы доставляем всеми
видами транспорта
и любыми их
комбинациями»**

– Какими проектами вы гордитесь?

– Мы гордимся как крупными и серьезными, так и небольшими, но сложными перевозками. Конечно, знаковым проектом были перевозки нескольких крупных партий тракторов МТЗ из Беларуси в Венесуэлу – с 2009 по 2012 год. Мы доставили 6 партий техники объемом от 400 до 560 тракторов в одной партии. Каждый такой проект мы готовили и реализовывали несколько месяцев, он требовал очень слаженной работы нескольких подразделений компании – автомобильного, железнодорожного и, конечно, отдела смешанных перевозок. Эти отгрузки имели достаточно широкий резонанс в транспортной среде. Даже автор культовой книги «Международные автомобильные перевозки» И.И.Карбанович включил в книгу статью именно об этом проекте как о примере мультимодальной перевозки. Заказчик неизменно оставался доволен. Учитывая, что Минский тракторный завод – один из главных экспортеров страны, всегда максимально требователен к транспортному сервису, это дорогого стоило.

› Мультимодальные грузоперевозки сельскохозяйственной техники из Европы в Южную Америку (последняя партия 225 тракторов)



Технику МАЗ и МТЗ за последние 10 лет мы доставляли практически в половину портов Африки. Партии, конечно, были не такие большие – 10-15 машин, но каждая перевозка была дорога по-своему, ведь подчас это были самые необычные проекты. В это время мы освоили перегон техники – транспортировку собственными водителями на своих осях, курировали проекты в крупнейших Ро-ро портах Европы – от Амстердама до Генуи и Марселя.





Три года назад мы начали плотно работать с перевозкой навалочных грузов – из Африки с перевалкой в портах Украины и Прибалтики – на предприятия Беларуси. Продолжаем активно работать и на фрахтовом рынке – мы уже не просто резервируем места на судах через партнеров, а фрахтуем суда от своего имени. В последнее время более активно работаем с наливными грузами – везем химические грузы танкерными партиями.

В прошлом году осуществили поставку 225 тракторов МТЗ на Кубу – привезли, зафрахтовали целое судно в порту Клайпеда. Все это яркие, интересные проекты.

– А в чем вам видятся сильные стороны КРАФТТРАНС?

– Когда представляю новому клиенту КРАФТТРАНС, то всегда говорю, что наша сильная сторона – это комплексный подход к решению любой проблемы. На рынке Беларуси КРАФТТРАНС – самая сильная с точки зрения комплекса услуг компания, мы доставляем грузы всеми видами транспорта и любыми их комбинациями. Нужен негабарит? У нас есть специалисты. Хотите автомобильную перевозку? Отлично, у нас есть огромный автотранспортный департамент. Даже суда мы фрахтуем сами! Это достаточно редкая возможность, большинство компаний на рынке работают более однобоко, а мы можем и мультимодальную перевозку организовать.

«О насыщении рынка логистами речи пока не идет, рынок свободен. Это достойная профессия, тем более, что она очень разнообразна – есть ведь не только транспортная логистика, но и информационная, складская, логистика поставок»

ЛОГИСТИКА В БЕЛАРУСИ

– Сергей Романович, расскажите, как развивается рынок логистических услуг?

– Если посмотреть на сферу транспортно-экспедиционных услуг, то четко видно, что рынок начинает двигаться в сторону системности бизнеса. Появляются новые, но уже укоренившиеся понятия, такие как «уровни логистических решений», «1 PL», «2 PL», «3 PL». Каждый из этих уровней показывает вовлеченность транспортно-логистической компании во все процессы. Если уровень 1 PL – это обычный перевозчик, который оказывает небольшой объем услуг, то 3 PL оператор предлагает широкий комплекс услуг, которые сопутствуют товародвижению, – складирование, перегрузки, маркировки, перегрузки, сложный документооборот.

Еще одна тенденция заключается в том, что многие компании начинают развивать знаковые компетенции, оптимизировать бизнес. Например, инженеринговая компания развивается в сфере технологий, разработки, подключения оборудования, а побочные (в том числе и логистические) процессы отдает на аутсорсинг. Соответственно, у транспортных компаний развивается своя компетенция, связанная с движением товаров. Отдавая часть услуг на аутсорсинг, заказчики сегодня хотят комплексного решения задач – перевозки «от двери до двери». Европа продвинулась в этой сфере дальше, Беларусь, конечно, чуть позади, но и у нас есть подвижки. Множество клиентов понимают, что нельзя объять необъятное, и заказывают на аутсорсинге логистические услуги «под ключ». Возможно, они несколько переплачивают, но получают сервис совсем другого уровня от ведущих игроков транспортного рынка.

Безусловное, есть на рынке и проблемы. Типичная, к примеру, ситуация заключается в том, что часть государственных предприятий не всегда может идти в ногу с развитием рынка, не растет вместе с экспедиторами. Нам очень сложно говорить на одном языке: на государственных предприятиях большая текучка кадров, специалисты в сфере транспорта уходят, на их место приходят молодые неопытные сотрудники. Сегодня часть работы транспортно-экспедиционных компаний состоит в том, чтобы, оказывая сервис, предоставлять специалистам знания и консультировать по всем возникающим вопросам.

– На ваш взгляд, какова роль КРАФТТРАНС в развитии логистической отрасли Беларуси?

– Участвуя в конкурентной борьбе и предлагая высокое качество услуг, мы улучшаем рынок, повышаем общий уровень. Конкуренция дает реальный результат с точки зрения повышения качества любой услуги. Если мы будем работать хорошо, то и конкуренты вынуждены будут быть активнее и креативнее. И поскольку мы работаем с самыми крупными экспортерами, которые определяют ситуацию на рынке, рассказываем им о новых тенденциях, осуществляем важные проекты – мы толкаем отрасль вперед.

КРАФТТРАНС старается быть публичной компанией, говорить о своих достижениях. А если есть какие-то вопросы, то мы не прячем голову в песок, а обозначаем свое видение проблем и пути их решения.

От имени компании я неоднократно озвучивал наше видение актуальных транспортных вопросов на различных логистических форумах и научных конференциях в Минске, Одессе, Санкт-Петербурге. А в 2013 году по приглашению порта Гамбург выступил с докладом на конференции проекта «Amber Coast Logistics».

– Как вы считаете, логистика – это перспективная специальность?

– Пока товары будут двигаться, будет работа для логистов. Сейчас строится большое количество объектов логистической инфраструктуры: транспортные центры, склады, терминалы, даже новые дороги и железнодорожные ветки. Так или иначе, они будут использоваться, а эксплуатировать их будут люди с образованием в транспортной отрасли.

Возможно, в логистике сейчас нет таких сумасшедших перспектив, как в прикладной математике, но кто знает, что станет с рынком IT через три-пять лет – возможно, он насытится так же, как когда-то рынок насытился экономистами и юристами. О насыщении рынка логистами речи пока не идет, рынок свободен. Это достойная профессия, тем более, что она очень разнообразна – есть ведь не только транспортная логистика, но и информационная, складская, логистика поставок.

Другое дело, что тот уровень знаний, который сейчас предлагается большинством вузов, достаточен для базы, но не для того, чтобы стать отличным профессионалом. Для этого понадобятся иностранные языки, смежные специальности. Английский – само собой, но и польский, китайский, немецкий тоже не будут лишними. Во время учебы есть все возможности расти в параллельных областях, развиваться. То же самое я говорю и своей дочери, которая в этом году начала получать высшее образование в области логистики.

– Мы знаем, что вы активно занимаетесь наставничеством. Расскажите, пожалуйста, про эту важную часть вашей работы.

– Я давно занимаюсь преподаванием. Более 10 лет я преподавал на курсах повышения квалификации при Белорусской ассоциации экспедиторов. С 2008 года преподаю транспортную логистику в Русской Школе Управления – веду порядка 5–6 двухдневных семинаров в год. Также уже два года я провожу семинары по транспортной логистике в Институте бизнеса и менеджмента технологий БГУ. Потому что кто, если не мы, практики?

В рамках системы внутреннего обучения в ГК «КРАФТТРАНС» давно существует «Школа экспедитора», в работе которой я также принимаю активное участие.

Я знаю, что у меня это получается, и мне нравится делиться знаниями.

– Что вам больше всего нравится в работе?

– Возможность быстрых и резких изменений, большая динамика работы, что называется драйв, большая доля креативности, довольно интересное общение – с партнерами, клиентами, подрядчиками, которое очень обогащает. Со многими из них мы становимся если не друзьями, то добрыми знакомыми. А еще возможность делиться знаниями. Уже сейчас логистика становится семейным делом, поскольку по вечерам начал «работать» репетитором для дочки. 🌐

СИЛА ВРЕМЕНИ

10 ПРИЧИН, ПО КОТОРЫМ ЧЕЛОВЕК ДОЛЖЕН НОСИТЬ ЧАСЫ

Сергей Романович Богданович уже порядка 10 лет коллекционирует часы. В основном собирает мужские наручные. Большая часть коллекции – винтаж, часы советского производства, которые уже не изготавливаются, но очень ценятся знатоками.

Все часы в коллекции в хорошем состоянии, готовы к службе. Сергей Романович поделился своими размышлениями о том, почему все-таки стоит носить часы, если сейчас время показывает каждый телефон.



1. Удобство

В настоящее время смартфон или другой гаджет также берет на себя функцию фиксации времени, но чаще всего в нужный момент смартфон находится в кармане, а часы легко доступны на запястье.

2. Уважение

Если друг, коллега или любой другой человек спрашивает у вас: «Который час?», гораздо приятнее для него будет, если вы проверите запястье, а не карман.

6. Наследие

Часы могут прожить очень долгую жизнь при условии должного использования и регулярного техобслуживания. Так что это может быть замечательный подарок своим будущим поколениям: часы – как символ бесконечно текущего времени.

7. Простота

Механические часы были изобретены задолго до появления электричества, поэтому практически не используют современные технологии.



3. Внимание окружающих

Если вы правильно выбрали часы, то, несомненно, получите комплименты по этому поводу в свой адрес.

4. Мастерство изготовления

Большинство часов представляют собой нечто большее, чем просто набор цифр на циферблате. Мастерство, с которым изготовлены механические часы, поражает. Это отдельный живой организм с десятками (а иногда и сотнями) крошечных движущихся деталей.

5. Традиция

Будучи созданными до эпохи цифровых технологий, механические часы уже сейчас пережили множество новомодных в свое время гаджетов (пейджер, видеоманитфон), по-прежнему современны и не собираются уходить на покой. Часы – это своеобразный символический мостик, соединяющий в жизни человека прошлое и будущее.

8. Функциональность

Вопреки сложившимся стереотипам, наручные часы очень функциональны. Они умеют не только показывать точное время, но и измерять его промежутки. Часы могут показывать пройденное расстояние, фазы солнца и луны, служить будильником и таймером. Они с успехом побывали как высоко в стратосфере, так и на максимальных глубинах океана.

9. Отношение ко времени

Время – важная константа для всех людей, владение часами заставляет нас намного более внимательно относиться к нему. Построение правильных отношений со временем является важной частью жизни человека.

10. Стиль

Часы – это один из немногих аксессуаров, которые может смело использовать любой мужчина, когда дело доходит до моды. Часы могут рассказать окружающим достаточно много о личности владельца. Иногда настолько много, что вы будете удивлены. 🌐

225 ТРАКТОРОВ МТЗ НА КУБУ.

ПЕРЕВОЗКА КРУПНОЙ ПАРТИИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ТЕХНИКИ

Маршрут перевозки:

г. Минск, Республика Беларусь – г. Клайпеда,
Литовская Республика – порт Мариэль,
Республика Куба

Описание груза:

225 белорусских тракторов ОАО «Минского
тракторного завода»

Типы подвижного состава:

автомобильный транспорт, железнодорожный
транспорт (75 вагонов), судно сухогруз
универсального типа*.



*Сухогруз или сухогрузное судно – грузовое судно речного или морского базирования, приспособленное для перевозки различных сухих грузов, например, сыпучих грузов, зерна, леса, щепы, минеральных удобрений, специальных контейнеров международного стандарта и других грузов. Часто оснащается двойным дном и бортами для повышения безопасности плавания.

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

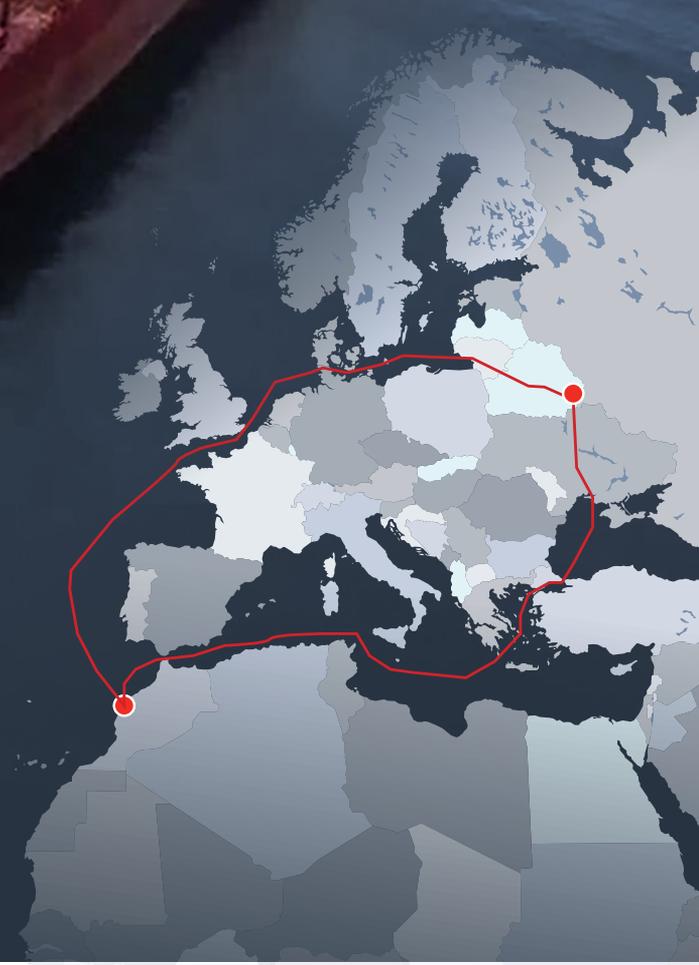
20 000 / 30 000 ТОНН

НАВАЛОЧНОГО ГРУЗА ИЗ МАРОККО



Маршруты перевозок:

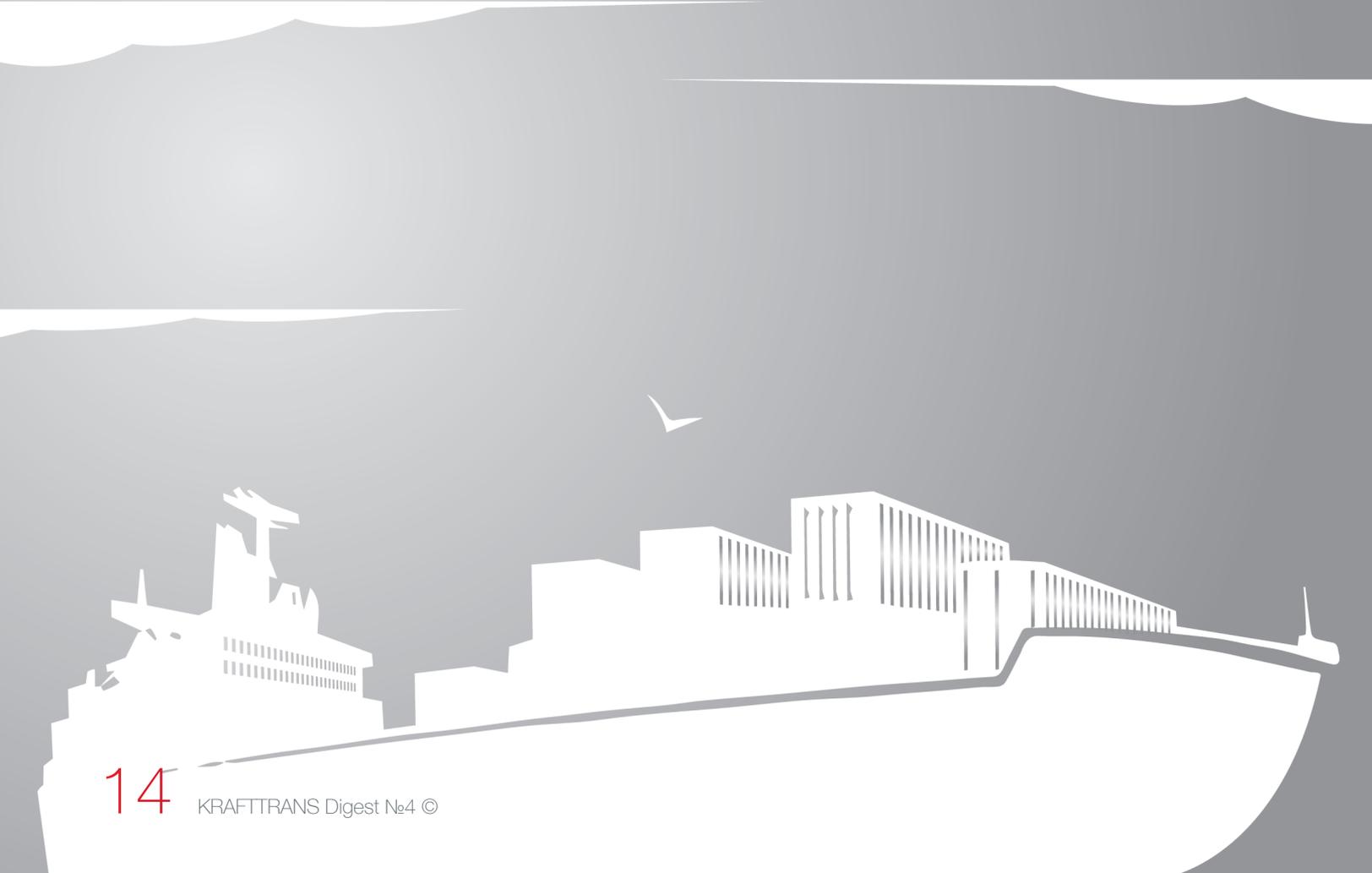
FOB Касабланка (Casablanca), Марокко
и FOB порт Эль-Аюн (исп. El Aaiún),
Марокко – г. Клайпеда, Литовская
Республика / г. Николаев, Украина –
г. Гомель, Республика Беларусь





УНИВЕРСИТЕТ КРАФТТРАНС:

Справочная информация
о мультимодальных грузоперевозках



Первые перевозки в смешанном сообщении с участием железнодорожного транспорта на паровозной тяге имели место ровно 200 лет назад – в 1813–1814 гг. XIX века, когда осуществлялись перевозки угля в Англии от кольяри (мест добычи) до реки Тайн недалеко от деревни Вайлам (родина многих известных английских изобретателей, в том числе отца и сына Стефенсонов), где уголь перегружался на речные баржи с последующей доставкой до морского порта Ньюкасл.

Словосочетание «международная смешанная перевозка» является официальным эквивалентом английского словосочетания «international multimodal transport» («международная мультимодальная перевозка») – словосочетание «документ смешанной перевозки» – эквивалентом английского словосочетания «multimodal transport document» («документ мультимодальной перевозки»).

«Мультимодальная перевозка» («multimodal transport») соответствует термин «смешанная перевозка», т.е. между одноименными понятиями имеет место отношение тождественности.

Интермодальные перевозки – это родовое понятие для всех («комбинированные» (*combined transport*), «интермодальные» (*intermodal transport*) и «мультимодальные» (*multimodal transport*) перевозки) перечисленных видов перевозок. Они определяются как перевозки груза несколькими видами транспорта, где один из перевозчиков обязуется

организовать всю перевозку груза («от двери до двери») из одного пункта отправления или порта через один или несколько пунктов в конечный пункт назначения. В зависимости от того, как распределена ответственность между включенными в такую перевозку перевозчиками, выдаются различные транспортные документы.

Мультимодальные перевозки – это перевозки, в которых перевозчик, организующий всю перевозку груза («от двери до двери»), принимает на себя ответственность за всю перевозку груза в целом. В этом случае он может выдавать отправителю документ на мультимодальную перевозку, который покрывает весь путь следования груза.

Сегментарные перевозки – это перевозки, в которых

первозчик, организующий всю перевозку груза («от двери до двери»), принимает на себя ответственность только за ту часть перевозки, которую осуществляет он сам.

При системе Ро-ро (*Ro-ro – Roll-on-roll-off*) погрузка или выгрузка автотранспортных средств, вагона или интермодальной транспортной единицы (ИТЕ) на судно или с судна осуществляется на их собственных колесах, которыми они оснащаются для этой цели. В случае «катящегося шоссе» только автотранспортные средства въезжают на ж/д платформу или съезжают с нее.

При системе Ло-ло (*Lo-lo – Lift-on-lift-off*) погрузка и выгрузка ИТЕ осуществляется с использованием подъемного оборудования.

Основные документы:

1 Конвенция Организации Объединенных наций о международных смешанных перевозках, 2001

2 Женевская Конвенция (в силу не вступила, носит рекомендательный характер и содержит стандартные условия договора перевозки, включаемые в мультимодальные транспортные документы)



АЛЕКСАНДР ИЛЮК:

«Смешанные
проектные
перевозки —
это штучный
продукт»

Как устроена работа в смешанных проектных перевозках? Что ценит в коллегах человек, который может отправлять судовые партии тракторов в страны Латинской Америки и просчитывать маршруты перевозки грузов в Антарктиду? Почему самый очевидный вариант часто бывает не самым лучшим и как правильно вычислить способы доставки? Своими мыслями с нами поделился руководитель отдела организации смешанных перевозок Александр Ильюк.

— Александр, расскажите, как вы пришли в профессию?

– В профессию я пришел еще пятикурсником факультета международных экономических отношений БГЭУ. Как всегда бывает в жизни, помог случай. Однажды моему другу позвонил сотрудник, который тогда работал в КРАФТТРАНС, и сказал, что им требуется ответственный человек на работу в оперативный отдел. Друг порекомендовал меня. Несколько собеседований – и я стал частью команды. Тогда КРАФТТРАНС задумал серьезное расширение. Выбор был сделан в пользу молодых перспективных старшекурсников ведущих вузов столицы.

Я стал одним из 25-ти человек, которых приняли в Школу экспедиторов КРАФТТРАНС. Занятия вели начальники оперативных отделов, все как на подбор харизматичные личности. Лекции, практические занятия – все, как в университете, лишь с тем отличием, что мы старались не для отметки в зачетке, а шли к тому, чтобы стать полноценными сотрудниками. Из 25-ти нас осталось 12. После окончания учебы мне предложили работу в отделе организации смешанных перевозок, которым в то время руководил Сергей Романович Богданович. Как впоследствии оказалось, именно такая креативная работа мне и подходит.

– А чем вы занимаетесь сейчас?

– Сейчас я руководитель отдела смешанных перевозок. В мои ежедневные задачи входит

контроль оперативной работы по текущим проектам, поиск оптимальных логистических решений, постановка задач, планирование и прогнозирование, участие в тендерах и многое другое. Смешанные проектные перевозки – это не потоковая работа. Но к работе в рамках наших проектов мы активно привлекаем и другие отделы КРАФТТРАНС, специализирующиеся на соответствующих видах перевозок/направлениях.

– Давайте разберемся с терминами. Отличие смешанных перевозок от мультимодальных?

– На самом деле, в части реализации, разница не очень большая. Смешанные (интермодальные) перевозки – понятие более широкое. Это перевозка груза из пункта отправления в пункт назначения несколькими видами транспорта. Если такая перевозка осуществляется по единому транспортному документу, сквозному мультимодальному коносаменту, она будет считаться мультимодальной.

Особенность нашей работы в том, что сотрудники отдела должны быть своего рода «универсалами», разбираться до определенного уровня во всех видах транспорта. Хотя наша глубокая специализация – это, конечно, морские перевозки. При реализации проекта мы часто работаем в команде со смежными отделами, но одна из основных задач нашего отдела на этапе поиска решения – посмотреть на всю цепочку сверху, оценить все возможные варианты. Это процесс творческий: можно всю жизнь работать в смешанных проектных перевозках, и это не



наскучит: каждый день для нас – постоянный поиск нового, каждый проект – очередной вызов и новая история.

– От чего зависит выбор оптимального варианта перевозки и подрядчиков?

– Многие в нашей отрасли сталкивались с вопросами типа «сколько стоит доставка нашего товара из Китая в Россию?». Конечно, в такой постановке на него корректно ответить невозможно. Суть кроется в деталях. Все зависит от конкретной партии, пункта отправления/назначения, даты готовности груза и десятка других факторов. Кроме того, товар и груз – это разные понятия, а потому даже малейшее изменение конфигурации упаковки или размера партии груза могут повлиять на выбор оптимального варианта перевозки и, соответственно, выбор правильных контрагентов – и, в конечном итоге, стоимость реализации проекта.

Мы всегда действуем в интересах клиента, пытаюсь найти пресловутый баланс между сроком доставки и стоимостью перевозки. С чего всегда стоит начинать, так это с характера груза. Для генеральных штучных грузов подходит одна логистика, для наливных – другая, для накатных – третья, для навалочных – четвертая. Сюда

«Необходимо не бояться действовать нешаблонно, так как зачастую при возникновении проблемы в процессе реализации очередного проекта у нас нет готового решения»

же можно добавить степень опасности груза, требования к температурному режиму. Только комбинация всех нюансов дает нам понимание оптимального логистического решения, равно как и вариантов реализации проекта.

Мы также учитываем и неочевидные для клиента факторы, например, обычаи в портах отправления и назначения, связанные с особенностями оплаты портовых услуг, дисбурсмента, учета сталийного времени и другие. Например, в некоторых портах терминальные сборы традиционно оплачивает та сторона, которая платит и за морской фрахт. Смешанные перевозки – это всегда ряд ограничений, между которыми мы должны протиснуться и вписаться, чтобы получить оптимальный вариант.

– Расскажите про самую нетривиальную задачу, которую вы решили в КРАФТТРАНС?

– Два года назад был очень интересный запрос – доставить жилые блоки для будущей Белорусской антарктической станции. К нам обратился отечественный производитель блоков с просьбой подготовить коммерческое предложение по доставке жилых модулей в Антарктиду в рамках заказа для Национальной академии наук. Выяснилось, что большая часть грузов на этот континент традиционно доставляется судами из южных портов США, Чили и Австралии. Из нашего региона туда ходит только судно «Академик Федоров». Оно некоммерческое, принадлежит российскому государственному научному центру «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт» (АНИИ) – и делает рейс один или два раза в год из Санкт-Петербурга с несколькими транзитными судозаходами в порты Европы и ЮАР в пути следования. После этого встал вопрос, каким образом доставить груз с борта судна в конкретную точку в Антарктиде (GPS координаты нам предоставили). Дело в том, что на материке как таковых нет причалов, кромка берега изрезана и состоит из кусков льда, пришвартоваться негде. Мы выяснили, что все грузы доставляются вертолетами, и каждый час их использования стоит определенных (немалых) денег. На «Академике Федорове» как раз есть вертолет необходимой грузоподъемности,



он впоследствии и доставил жилые модули. Эта одна из немногих перевозок, которая находилась вне коммерческих интересов экспедиторов. Научно-исследовательское судно не продает фрахт экспедиторским компаниям, а потому мы посоветовали производителю модулей обратиться напрямую к ААНИИ, либо решить вопрос отправки по линии взаимодействия между российской и белорусской антарктическими экспедициями. Что и было сделано годом позже. Зато теперь мы знаем рабочие варианты доставки грузов в Антарктиду.

– А каким коммерческим проектом вы действительно гордитесь?

– За 9 лет работы в компании было очень много интересных проектов.

Первый проект с моим участием мы осуществили в апреле 2008 года. Тогда я был еще студентом, но уже работал. Мы осуществляли перевозку негабаритных пивных танков (емкостей) из небольшого порта Дании в Минск для завода «Оливария». Поставка осуществлялась на условиях ИНКОТЕРМС Free Alongside Ship с организацией перевалки в порту отправления. Кстати, через несколько месяцев тему ИНКОТЕРМС я вытянул на госэкзамене – сдал на «отлично».

Самым запоминающимся коммерческим проектом была последовательная отправка шести крупных судовых партий тракторов «Беларус» в порт Пуэрто-Кабельо в Венесуэле, реализованная в 2009–2012 годах.

БЛИЦ-ОПРОС

Лучший город на земле?

Севилья, как и вся испанская Андалусия.

Любимые страны?

Испания и Таиланд.

Любимый футбольный клуб?

Реал Мадрид.

Идеальное субботнее утро?

Солнечное. Вместе с членами семьи на открытой террасе кафе. Блины и кофе.

Плавание или бег?

Бег с препятствиями.

За ЗОЖ?

Да, здоровый дух в здоровом теле никто не отменял.

На момент начала этого проекта я работал в компании только 1 год. Проект был очень серьезный, отправка осуществлялась партиями по 400–600 тракторов. Над ним работали три оперативных отдела: смешанных, автомобильных и железнодорожных перевозок. Мы, совместно с представителями завода, контролировали каждую погрузку на океанские суда-ролкеры в портах Европы. Проект широко освещался в СМИ, и один раз мне даже пришлось выступить в качестве переводчика для короткого интервью капитана судна нашему телеканалу ОНТ. Капитан был китайцем по национальности, своеобразно говорил по-английски, поэтому и мой перевод был очень «творческим». Помню только, что капитан все время повторял, что очень горд перевозить белорусскую продукцию на своем судне.

После были перевозки негабаритных и тяжеловесных трансформаторов в страны Средней Азии, башенных кранов из портов Средиземного моря, судовых партий тракторов на Кубу, многочисленной накатной техники и отечественных карьерных самосвалов в разные страны мира, крупных судовых партий навалочных грузов сухогрузами типа Handysize/Handymax и многих других грузов по различным направлениям.

Каждая наша перевозка – это интересный креативный проект, часто достойный отдельного рассказа.



– Расскажите про людей, с которыми вы работаете. Какими качествами должен обладать специалист, чтобы работать в логистике мультимодальных грузоперевозок? Какие качества цените в коллегах?

– Специалисты, прежде всего, должны уметь широко мыслить. Нам нужно быть внимательным к деталям, так как поверхностный подход в нашем деле чреват намного более серьезными последствиями, чем в перевозках одним видом транспорта. Одно маленькое упущение на каком-то этапе смешанной перевозки может привести к серьезному сбою на всех последующих. Также необходимо не бояться действовать нешаблонно, так как зачастую при возникновении проблемы в процессе реализации очередного проекта у нас нет готового решения. Я уже не говорю про ответственность, стрессоустойчивость. И, как ни странно, терпение, так как проектные смешанные перевозки – это не конвейерная работа. И от момента первого запроса до начала реализации может пройти от нескольких месяцев до года.

Если говорить о коллегах в более широком смысле, то нужно понимать, что процесс организации смешанной перевозки построен так, что на первоначальном этапе мы оцениваем перспективный проект внутри отдела с точки зрения рабочих вариантов его осуществления. Если нам видится несколько примерно равнозначных вариантов, мы можем привлекать для более точной оценки коллег из смежных отделов, которые специализируются на конкретных



«Проект широко освещался в СМИ, и один раз мне даже пришлось выступить в качестве переводчика для короткого интервью капитана судна нашему телеканалу ОНТ. Капитан был китайцем по национальности, своеобразно говорил по-английски, поэтому и мой перевод был очень “творческим”»»

типах/направлениях перевозок. Состав команды на этапе оценки проекта и на этапе реализации часто отличается (исходя из выбранной в конечном итоге оптимальной логистической схемы).

В коллегах больше всего ценим способность заглянуть за пределы только своей специализации. Ведь самая оптимальная по цене (на первый взгляд) схема доставки, например, ж/д транспортом до порта отправления может серьезно увеличить расходы по дальнейшей перевалке. Часто имеет смысл сознательно пойти на увеличение расходов по наземной составляющей для получения значительно большей выгоды по перевалке и/или морской перевозке (или наоборот). Смешанная перевозка должна быть оптимизирована в целом, а не на каждом этапе в отдельности. Поэтому в коллегах из смежных отделов ценим также терпение к нашим постоянным вопросам в стиле «а что, если сделать по-другому», которые мы задаем в процессе поиска оптимального решения.

– Чему вас научила работа в КРАФТТРАНС?

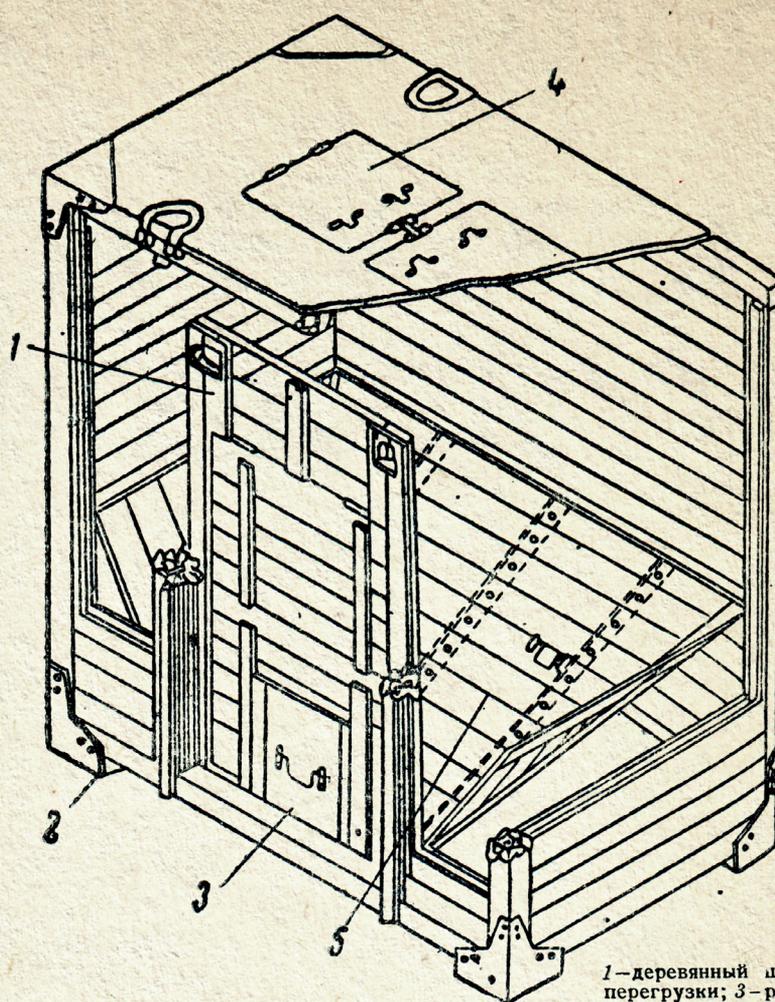
– Помимо обширных профессиональных знаний и приобретенных компетенций, работа научила меня пониманию, что не всегда самое очевидное на первый взгляд является самым оптимальным в конкретном случае. Поверьте, не всегда просто ответить на вопрос клиента: «Почему мы поехали вокруг, если тут напрямик намного ближе?». А ведь это вовсе не значит, что это технически возможно и/или экономически целесообразно.

Работа в КРАФТТРАНС научила комплексному системному подходу к работе. Думать на несколько шагов вперед, просчитывать, иначе задачу нельзя будет решить в разумные сроки. Шире смотреть на вещи. Работа помогает и в жизни: например, я легко планирую и свои самостоятельные путешествия, ведь во время поездки ты несколько раз меняешь вид транспорта. Именно такие самостоятельные насыщенные поездки помогают расширить горизонты и получить новый жизненный опыт.

– Александр, поделитесь своими планами на будущее?

– Я вижу свою жизнь как постоянное развитие и не только в профессиональном плане. По работе я планирую пройти обучение в Британском королевском институте сертифицированных судовых брокеров – самом престижном в мировой морской индустрии в области управления морского транспорта высшим профессиональным учебным заведением. Также планирую в ближайшее время вернуть утраченный после окончания университета уровень владения испанским языком. Семья для меня не менее важна. Помимо посаженного уже дерева, намечена реализация оставшихся двух пунктов. А что касается КРАФТТРАНС, то есть одно непрекращающееся желание отладить бизнес-процессы так, чтобы в работе появилось больше автоматизма. Но нужно признать, что это возможно только до определенной степени – все-таки смешанные проектные перевозки – это штучный продукт, а значит, по большей части ручное управление. 

«Особенность нашей работы в том, что сотрудники отдела должны быть своего рода “универсалами”, разбираться до определенного уровня во всех видах транспорта»



Контейнер:
1—деревянный щит; 2—ножки для бескрановой перегрузки; 3—разгрузочный люк; 4—загрузочные люки; 5—съемное днище

МАЛКОЛЬМ МАКЛИН И ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ КОНТЕЙНЕР

Согласно широко распространенной версии, уже ставшей официальной историей, в 50-х годах XX века американский предприниматель Малкольм Маклин (Malcom McLean) и инженер Кейт Тантлингер (Keith Tantlinger) разработали систему интермодальных контейнеров. Первая перевозка с использованием контейнеров была осуществлена в апреле 1956 года. Эксперименты оказались настолько удачными, что стали началом контейнерной революции. Стандарты ISO в отношении контейнеров появились в 1968-1970 годы.

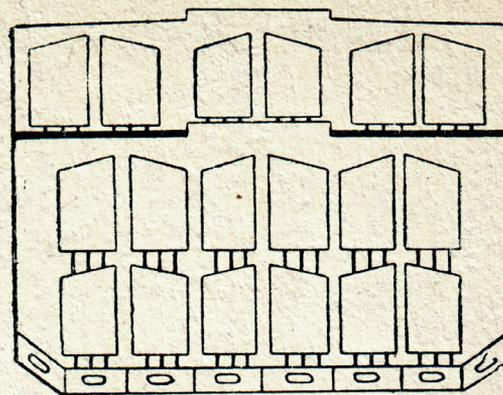
Какое отношение имеет Малкольм Маклин к первому советскому контейнеру? Никакого. К первому советскому контейнеру имеют отношение другие люди, о работе которых в официальной истории не сказано ни слова. Восполним, по мере возможностей, этот пробел.

В 1932 году журнал «Водный Транспорт» опубликовал статью инженера М.Ю. Манина, «За советский контейнер».

«Контейнер, – пишет М.Ю. Манин, – являющийся идеальным средством сочетания различных видов транспорта, превращается в капиталистических условиях в средство конкуренции между транспортными компаниями. Под углом зрения обеспечения наименьших затрат материальных средств и живого труда на передвижение продукта и следует расценивать идею контейнеров».

По существу практика применения контейнеров так же стара, как и существование железных дорог. В Америке сохранились снимки контейнеров, бывших в употреблении на железной дороге Camden and Amboy. В этих контейнерах в 1849 г. перевозился багаж. Контейнеры были оборудованы колёсами, позволяющими их передвигать на специальные платформы.

Впервые идея контейнеров помогла осуществить железнодорожно-водную перевозку без перегрузки груза между Филадельфией и Питтсбургом еще в 40-х годах XIX в. Для этого в 1834 г. применялось судно, в поперечном сечении делившееся на 3 или 4 секции. Эти части судна загружались грузами. Вместо выгрузки грузов из судна и погрузки их на железнодорожный подвижной состав отдельные секции судна поднимались с канала на платформу.



Все эти опыты и искания не могли, естественно, получить широкого осуществления без надлежащей технической базы. Только развитие автомобильного транспорта и механизация погрузочно-разгрузочных операций положили основание развитию перевозок в контейнерах.



В особенности в послевоенный период (с 1918 года), с его усилившейся конкуренцией транспортных кампаний за грузы, и промышленных и торговых предприятий за рынок сбыта и создание дешевых товаров, контейнеры превратились в средство ускорения доставки и удешевления издержек перевозки. С 1923 года в Англии и Америке отмечается постоянный рост контейнерных перевозок. За период, с 1923 по 1928 год количество контейнеров у паромных компаний и железных дорог Америки увеличилось с 12 до 5 568 штук.

- упрощается тарификация грузов, производящаяся не в зависимости от рода груза (обычно контейнеры идут за замками и пломбами грузовладельцев);
- хищение, порча и утеря грузов почти полностью устраняется;
- расходы на упаковку груза становятся излишними.

ВПЕРВЫЕ ИДЕЯ контейнеров помогла осуществить железнодорожно-водную перевозку без перегрузки груза между Филадельфией и Питтсбургом еще в 40-х годах XIX в.

Какие же преимущества применения контейнеров заставили заграничные транспортные общества и их клиентуру развивать перевозку в них? Причины эти следующие:

- Более экономное использование грузоподъемности подвижного состава. Нью-Йоркская центральная железная дорога в докладе правительству сообщает, что сравнение перевозки мелочных отправок в крытом подвижном составе и в контейнерах даёт следующие результаты: при перевозке в крытых вагонах без контейнеров средняя нагрузка вагона составляет 5,6 тонн, при перевозке таких же грузов в контейнерах – 11,3 тонн, то есть в два раза более. Межштатная Комиссия по железнодорожному транспорту в США оценивает экономию при применении контейнеров в 25% доходов от перевозки соответствующего количества мелочных грузов в крытых вагонах.
- значительно ускоряется освобождение судов и вагонов от грузов;
- резко сокращается документооборот, так как транспорт имеет дело с оформлением относительно крупных и однородных объектов;

Процесс перемещения груза от пункта отправления до пункта назначения, независимо от рода транспорта, унифицируется, упрощается, что приводит также к сокращению сроков доставки. Применение контейнеров на морском транспорте сделало рентабельными и возможными перевозки скоропортящихся грузов из весьма отдалённых пунктов. Так, свежие овощи и фрукты доставляются из Америки через Марсель в Париж на 24 часа, раньше, чем обычным способом. С мая 1929 года поддерживается специальное скорое контейнерное железнодорожно-водное сообщение по пути Лондон-Базель. Дунайские паромные общества организуют широкое применение контейнеров для речных и смешанных железнодорожно-водных перевозок. Hamburg-America Line применяет контейнеры на пути Лондон-Гамбург. Значительная часть наиболее ценных экспортных грузов Англии отправляется на континент в контейнерах. Германская паромная компания Bernstein Linie в 1929 году впервые перевезла в контейнерах автомобильные части через Атлантический океан из Америки в Европу. Перечисленные преимущества перевозки грузов в контейнерах полностью сохраняют свою силу и для наших условий. Однако не подлежит сомнению, что использование контейнеров при нашей плановой организации обмена и распределения должно дать значительно

▼ В 1932 году журнал «Водный Транспорт» опубликовал статью инженера М.Ю. Манина «За советский контейнер»

VI. ЗА СОВЕТСКИЙ

КОНТЕЙНЕР

Идея применения контейнеров (съёмных ящиков или кузовов), выйдя из стадии первых опытов, получила свое практическое осуществление лишь с 1922 г. в первую очередь на жел. дорогах Америки и Англии. Постепенно контейнеры проникают и в морские и речные перевозки. Частная собственность на жел. дороги и пароходства с одной стороны, поиски лучших типов, размеров и материалов для контейнеров — с другой, привели к тому, что в настоящее время на жел. дорогах и пароходствах Америки и Европы имеются сотни разнообразных типов контейнеров, в той или иной степени приспособленных к роду подвижного состава.

Контейнер, являющийся идеальным средством сочетания различных видов транспорта (жел.-дорожный, водный и автомобильный), превращается в капиталистических условиях в средство конкуренции между транспортными компаниями. Так, Пенсильванская жел. дор., первая вступившая на путь широкого применения контейнеров, установила специальные, почти запретительные тарифы при переходе контейнеров на другую дорогу.

Мировой автомобильный конгресс в г. Риме в 1928 г. предложил для сотрудничества различных видов транспорта применять контейнеры. Правильно поняв значение контейнеров для рационализации всего перевозочного процесса, участники конгресса не учли того, что искусственное сочетание различных видов транспорта невозможно в условиях беспланового капиталистического хозяйства, в условиях частной собственности на средства производства.

Только в начале 1932 г. в СССР пущены в эксплуатацию первые 20 односторонних контейнеров, изготовленные по инициативе и на средства Объединения «Союзтарь». НКПСом изготавливаются 50 двух с половиной тонных контейнеров. Предстоит разработка плана промышленного контейнеростроения. Однако, как тип работающих уже контейнеров, так и тип заказанных контейнеров, рассчитаны исключительно на применение на железных дорогах. Таким образом, основное назначение контейнеров — планомерно и рационально сочетать различные виды транспорта и организовать процесс перемещения продукта от пункта производства до пункта его потребления при целесообразном применении различных транспортных средств, выпало из поля зрения работников железнодорожного транспорта. Контейнеры могут быть только тогда достаточно полно и рационально использованы, когда их применение не будет ограничиваться лишь железными дорогами, а станет возможным также при использовании речного и морского пути сообщения.

Помещаемой ниже статьей г. М. Ю. Манина редакция открывает обсуждение вопроса о создании единого комбинированного типа контейнера для железнодорожного, автомобильного и водного транспорта, и о роли контейнера в реконструкции водного транспорта.

Редакция.

ОТ РЕДАКЦИИ

КОНТЕЙНЕРЫ в реконструкции ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Применение контейнеров (съёмных ящиков с грузоподъемностью от 1 до 5-6 т, в которых груз перевозится, как общее правило, без тары) имеет основной целью удешевить, ускорить и обезопасить перемещение продукта от пунктов производства или складов хранения до пунктов его потребления (from originating store-door to store-door of destination).

«Продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит свое передвижение». (Маркс, т. II, кн. 2). Под углом зрения обеспечения наименьших затрат материальных средств и живого труда на передвижение продукта и следует расценивать идею контейнеров.

По существу практика применения контейнеров так же стара, как и существование железных дорог. В Америке сохранились снимки контейнеров, бывших в употреблении на жел. дороге Camden and Amвоу (теперь часть Пенсильванской ж. д.). В этих контейнерах в 1849 г. перевозился багаж. Контейнеры были оборудованы колесами, позволяющими их передвигать на специальные платформы. Впервые идея контейнеров помогла осуществить жел.-дорожно-водную перевозку без перегрузки груза между Филадельфией и Питтсбургом еще в 40-х годах XIX в. Для этого в 1834 г. применялось судно, в поперечном сечении делившееся на 3 или 4 секции. Эти части судна загружались грузами. Вместо выгрузки грузов из судна и погрузки их на жел. дор. подвижной состав — отдельные секции судна поднимались с канала на платформу.

Все эти опыты и искания не могли, естественно, получить широкого осуществления без надлежащей технической базы. Только развитие автомобильного транспорта и механизация погрузочно-разгрузочных операций положили основание раз-

витию перевозок в контейнерах. В особенности в послевоенный период, с его усилившейся конкуренцией транспортных компаний за грузы, и промышленных и торговых предприятий — за рынок сбыта и создание дешевых товаров, — контейнеры превратились в средство ускорения доставки и удешевления издержек перевозки. С 1923 г. в Англии и Америке отмечается постоянный рост контейнерных перевозок. За период с 1923 г. по 1928 г. количество контейнеров у пароходных компаний и жел. дор. Америки увеличилось с 12 шт. до 5568¹⁾.

Какие же преимущества применения контейнеров заставили заграничные транспортные общества и их клиентуру развивать перевозку в них? Причины эти следующие:

а) Более экономное использование грузоподъемности подвижного состава. Нью-Йоркская Центр. ж. д., в докладе, сделанном правительству, сообщает, что сравнение перевозки мелочных отправок в крытом подвижном составе и в контейнерах (сделанное в течение 12 дней по дороге), дает следующие результаты: при перевозке в крытых вагонах без контейнеров средняя нагрузка вагона составляет 5,6 т, а при перевозке таких же грузов в контейнерах — 11,3 т, т. е. в два раза более. Межштатная Комиссия по ж.-д. транспорту в САШ оценивает экономию ж. д. при применении контейнеров в 25% доходов от перевозки соответствующего количества мелочных грузов в крытых вагонах.

б) Значительно ускоряется освобождение судов и вагонов от грузов.

«Жел.-дело» № 10—1930 г.

большой эффект. Иная социальная структура советского хозяйства определяет иные пути развития контейнеростроения, так и организации перевозок в контейнерах.

В соответствии с родом перевозимых грузов, за границей имеются контейнеры закрытые, открытые, разборные. В зависимости от груза производится и их внутреннее оборудование (перегородки поперечные или продольные, вентиляция и др.). Большинство контейнеров строится из стали (гофрированная, листовая, в последнее время медистая). Контейнеры, участвующие в водных или смешанных железнодорожных перевозках, строятся преимущественно из дерева на металлическом каркасе (чаще жестком).

Грузоподъемность контейнеров: в США преобладает пять основных типов контейнеров от 3 до 4,5 тонн (последние с собственным весом в 1,3 тонны). В Англии, не располагающей, как правило, большегрузными вагонами и платформами, средняя грузоподъемность контейнеров несколько ниже и колеблется между 2,5 и 4 тоннами (только за последнее время появились контейнеры грузоподъемностью до 5 тонн). Собственный вес контейнера к весу контейнера с грузом составляет 16–25%. Франция, для перевозки грузов морем или в смешанном сообщении, пользуется деревянными контейнерами с грузоподъемностью от 3 до 3,5 тонн.

Для погрузки в трюм, пароходные кампании установили следующие размеры: длина 1,90–2,20 метра, ширина 1,00–1,20 метра, высота 1,40–1,60 метра. В трюме контейнеры ставятся один на другой.

Применение контейнеров на морском транспорте сделало рентабельными и возможными перевозки скоропортящихся грузов из весьма отдалённых пунктов.

В 1928 году на V Международном Автомобильном Конгрессе в Риме было предложено в целях разрешения проблемы «сотрудничества» различных видов транспорта, организовать международный конкурс на лучшие контейнеры. Технические и экономические задания, выработанные Организационным бюро, учитывали также интересы водного транспорта.

В частности для контейнеров были установлены следующие основные нормы:

- собственный вес контейнера должен быть минимальным, с другой стороны он должен обладать способностью выдерживать давление тяжелых грузов. Конструкция контейнеров должна допускать их использование на железнодорожных открытых платформах, на грузовых автомобилях и пароходах;
- открытые контейнеры предназначены для транспортирования сырья или полуфабриката, не подверженных порче от дождя, солнца; закрытые же контейнеры должны полностью обеспечивать груз от порчи, утраты и хищений в пути. Контейнеры должны допускать погрузку один на другой до 3-х контейнеров.

10 сентября 1930 года из 14 фирм, представивших проекты контейнеров к конкурсу были допущены 6 фирм.

30 сентября 1930 года в Венеции произведены испытания представленных образцов контейнеров. Были премированы 13 типов контейнеров, в том числе 9 закрытых и 4 открытых. Большинство принятых жюри контейнеров сделано из медистой стали, с приспособлениями для установки один на другой (частью из гофрированной стали). Сверху стальных контейнеров прикреплены стальные тросы для захвата контейнеров кранами. Один тип контейнера на ножках, для использования подъемной тележки при погрузке и выгрузке. Один контейнер на роликах. Для установки одного контейнера над другим, на крыше контейнера имеются 4 углубления, куда входят ролики или ножки верхних контейнеров. При погрузке испытываемых контейнеров в судно не установлено никаких трудностей.

5

*В США преобладает
5 основных типов контейнеров
от 3 до 4,5 тонн*

Какова же практика применения контейнеров в СССР? Слабая механизация перегрузочных операций, в особенности недостаток перегрузочных кранов с одной стороны и дефицит в металлах предопределили тип первых советских контейнеров. При проектировании учитывалась необходимость построить контейнеры малой грузоподъемности с тем, чтобы их погрузка на платформы, снятие с платформы и погрузка на грузовой автомобиль могли быть осуществлены с помощью безмоторных подъемных тележек. По инициативе научно-технического совета «Союзтары», рассматривающего контейнер как универсальную тару, многократность использования которой обеспечена самой природой контейнера, в 1931 году были построены 20 деревянных контейнеров на ножках с грузоподъемностью в 1 тонн брутто и ёмкостью в 1,8 кубм (15 сплошных и 5 разборных).

Основа сплошных (неразборных) контейнеров «Союзтары» – каркас из углового железа; верхняя и нижняя рамы жестко соединены с боковыми рёбрами каркаса. Этот железный скелет обшит тёсом. Разборные контейнеры обшиты вместо теса фанерой с креплениями из железных полос; пол у них дубовый. Все 20 контейнеров помещаются на одной 30-ти футовой платформе.

Описанные контейнеры «Союзтары» эксплуатируются на линии Москва–Ленинград, так как на этом участке они обеспечены грузом в оба конца. В Москве контейнеры загружаются мануфактурой, в Ленинграде нитками, резиновыми изделиями, табачными изделиями и др. Для перевозки в контейнерах Тарифный комитет установил специальный тариф. В виду того, что перевозка грузов в контейнерах производится, как общее правило, без тары, и груз, принятый со склада отправителя, доставляется непосредственно на склад получателя, клиентура охотно пользуется новым способом доставки. Наблюдение за первыми рейсами позволяет сделать вывод об абсолютно ничтожном проценте порчи груза в пути. Эти контейнеры ни по прочности,



ни по внешним размерам (отношение высоты к ширине) не приспособлены к перевозке водой. Как проектировщики, так и «Союзтара» рассчитывали исключительно на перевозку по железным дорогам.

Более крупные деревянные контейнеры в количестве 50 штук заказаны в конце 1931 года НКПС. Грузоподъемность их 2 тонны нетто, собственный вес контейнера 0,5 тонны, емкость

*30 сентября 1930 года в Венеции
произведены испытания
представленных образцов контейнеров.
Были премированы 13 типов
контейнеров, в том числе 9 закрытых
и 4 открытых. Большинство принятых
жюри контейнеров сделано из медистой
стали, с приспособлениями для
установки один на другой (частью из
гофрированной стали)*

1930



◀ Технической базой для внедрения контейнеров на речном и морском транспорте являются достаточно мощные перегрузочные механизмы краны (катушечные, плавучие, порталные, полупортальные и др.)



◀ Транспортировка металлических контейнеров

5,1 кубм, длина 2,1 метра, ширина 1,3 метра и высота 2,1 метра. При проектировании этих контейнеров также принимались во внимание лишь железнодорожные перевозки. Так, узкая ведомственность приводит к тому, что контейнер, призванный в наших условиях сыграть громадную роль в наиболее целесообразном плановом сочетании различных видов транспорта, может превратиться на некоторый

период в специфическое дополнение к железнодорожному подвижному составу.

Прежде чем формулировать требования водного транспорта к советскому контейнеростроению, необходимо внести ясность в вопрос о том, какие грузы могут перевозиться в контейнерах на водном транспорте. Решение этой задачи для железнодорожного транспорта должно в основном

6

10 сентября 1930 года из 14 фирм, представивших проекты контейнеров к конкурсу были допущены 6

совпадать с решением для водного транспорта. Иная постановка вопроса исключила бы всякое систематическое сотрудничество этих видов транспорта. До сих пор вопрос о роде грузов, подлежащих перевозке в контейнерах, не решен окончательно. Большинство высказывается за перевозку, на первой стадии развития контейнеров, наиболее ценных готовых фабрикатов. До сего времени широкая перевозка этих грузов на водном транспорте не практикуется в виду риска подмочки с одной стороны и медленности доставки. Применение достаточно прочных деревянных контейнеров уменьшит опасность порчи. Правильный выбор железнодорожных, водных и автомобильных участков пути с механической перестановкой контейнеров с одного вида транспорта на другой несомненно ускорят доставку груза.

Технической базой для внедрения контейнеров на речном и морском транспорте являются достаточно мощные перегрузочные механизмы краны (катучие, плавучие, порталные, полупортальные и др.), а также судовые краны с достаточно длинной укосиной. Морской транспорт в отношении обеспечения кранами находится уже сейчас в лучшем положении, чем речной и, в особенности, железнодорожный транспорт. Внедрение контейнеров на водном транспорте облегчается тем обстоятельством, что наиболее крупные речные и морские порты снабжены кранами.

Отвергая путь безоговорочного перенесения в наши условия иностранного опыта строительства и эксплуатации контейнеров, мы полагаем, что развитие контейнерных перевозок в СССР должно осуществляться на основе следующих положений:

Народный Комиссариат путей сообщений, Народный Комиссариат водного транспорта и Центральное Управление дорожного транспорта (при помощи специального Междуведомственного Комитета по контейнерам) создают единый план строительства контейнеров, увязанный как с реконструкцией этих видов транспорта, так и с особенностями нашей плановой системы обмена и распределения.

Основное условие проектирования и строительства контейнеров заключается в их максимальной стандартизации. Стандартизация не означает размножения в пределах установленных

стандартом внешних размеров значительного числа контейнеров, специализированных по родам грузов. Излишняя специализация контейнеров на первой стадии их внедрения вредна, так как породит их массовый порожний пробег.

Не все грузы можно возить в контейнерах, как это предлагают защитники теории универсальности контейнеров. В первую очередь контейнеры должны предназначаться для перевозки мелких ценных грузов, а равно таких массовых грузов (цемент, суперфосфат и др.), перевозка которых требует громадного количества ценной тары и связана с большими потерями в пути и с порчей подвижного состава.

В качестве строительного материала для контейнеров преимущество на первых порах должно быть отдано дереву (при железном скелете). Для перевозок в международном сообщении, в особенности в железнодорожном сообщении, в целях организации правильного обмена контейнерами и сокращения валютных расходов, возможно применение некоторого числа металлических контейнеров для наиболее ценных грузов.

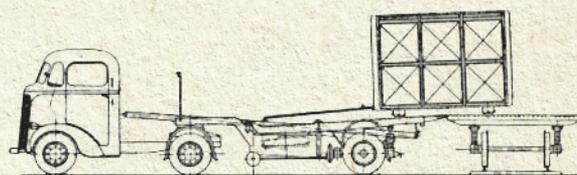


Fig. 105a.

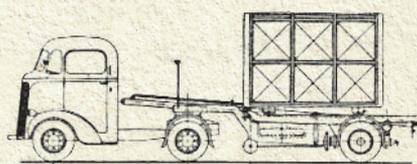


Fig. 105b.

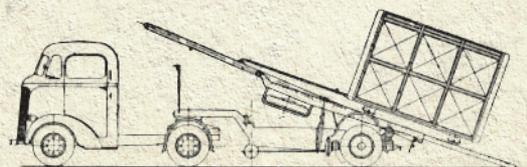


Fig. 105c.

▲ На схеме представлен принцип загрузки и выгрузки контейнеров с помощью транспортировочной платформы



Строительство большегрузных контейнеров лимитируется нынешним состоянием механизации перегрузочных работ. Однако, ориентировка исключительно на однотонные контейнеры должна быть отвергнута. План контейнеростроения должен быть составлен с расчетом постепенного, по мере усиления механизации перегрузочных работ, увеличения грузоподъемности контейнеров».

Затем дискуссия о советском контейнере была продолжена и идея универсального контейнера для перевозки несколькими видами транспорта постепенно перешла в плоскость реализации.

Во второй половине 30-х годов универсальные железнодорожные контейнеры использовались при перевозках на судах Крымско-Кавказкой экспрессной линии. В начале 40-х годов были опубликованы работы инж. Виноградова и А.П.Троицкого. Первая посвящена проблеме перевозки апатитов на Севере, вторая перевозке штучных грузов в контейнерах на морском транспорте.

После Великой Отечественной войны перевозки в контейнерах осуществлялись на линии Лиинахамари-Мурманск. В 1948 году через Мурманский порт ежемесячно проходило более 200 контейнеров грузоподъемностью 5 тонн. На Дальнем Востоке в контейнерах перевозилась почта из порта Дальний во Владивосток.

В это же время ЦНИИМФ проделал большую работу по анализу контейнерных перевозок и был

опубликован труд Я.Б. Конторовича по вопросам их экономики. Наконец, в 1951 году было принято постановление Правительства о необходимости перевозок грузов в универсальных контейнерах в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

В 1963 году в издательстве Судпромгиз вышла книга Д.И. Данилова и В.В. Белецкого «Трейлерные и контейнерные суда». Среди отечественных контейнеров, представленных в этой книге был 20-тонный контейнер с габаритными размерами 6300 x 2500 x 2800 мм, близкий по характеристикам к современному контейнеру ИСО 1 серии. Одновременно в США появился цельнометаллический контейнер с размерами

6100 x 2440 x 2440 мм, массой 2,710 тн и грузоподъемностью 29,920 тн. Таким образом идея контейнеризации в морских странах в целом развивалась в одном направлении.

В целом, эти исследования и практические шаги отражали общие для мирового транспорта тенденции, но при благоприятных условиях могли дать лучшие результаты, основываясь на преимуществах планового ведения хозяйства в государственном масштабе. 

Нелогов Андрей Георгиевич,

Генеральный директор ООО «Объединенная транспортная компания», Санкт-Петербург

P.S. Автор выражает признательность компании Крафттранс за многолетнее сотрудничество



Красивая
ЛОГИСТИКА

www.krafttrans.com



Контейнерные перевозки

*простое решение
для больших
расстояний*



ПОЧЕМУ КРАФТТРАНС?



3 часа
на обработку
заявки



Оптимальное
соотношение цены и
качества услуг



Доставка
в сжатые сроки



Команда
Профессионалов



Персональный
подход к каждому
клиенту

КАК МЫ РАБОТАЕМ?

- 1 АНАЛИЗ ВАШИХ ПОТРЕБНОСТЕЙ**
определение бюджета, подбор лучших условий исходя из объемов и периодичности перевозок
- 2 РАЗРАБОТКА ОПТИМАЛЬНОГО МАРШРУТА**
и схемы перевозки грузов
- 3 ОФОРМЛЕНИЕ ВСЕГО ПАКЕТА ДОКУМЕНТОВ**
в том числе таможенных, возможность предоставления сурвейерских услуг в Китае
- 4 ОТЛАЖЕННАЯ СИСТЕМА ВЗАИМООТНОШЕНИЙ**
между всеми участниками логистической цепочки
- 5 ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИНФОРМИРОВАНИЕ**
о статусе и местонахождении грузов

НАША ГЕОГРАФИЯ:

КРАФТТРАНС МОЖЕТ ДОСТАВИТЬ ВАШ ГРУЗ ИЗ ЛЮБОГО ПОРТА ВОСТОЧНОЙ/ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ, АМЕРИКИ, ЕВРОПЫ

УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ:

DAP / DAT / DDP / FCA / FAS / FOB / CIF / CPT / CIP / EXW / CFR



ОСНОВНОЙ ГРУЗОПОТОК

Россия	Прибалтика	Финляндия	Западная Европа
Владивосток, Восточный, Новороссийск, Санкт-Петербург, Астрахань	Клайпеда, Рига, Таллинн	Котка	Гамбург, Бремерхафен, Гданьск, Антверпен

РАБОТА С ВЕДУЩИМИ
МОРСКИМИ ЛИНИЯМИ:



MAERSK
LINE



EVERGREEN LINE



COSCO





Почему в логистике может работать только один из десяти, почему экспедитор – это немного биржевой брокер и как сейчас развивается направление экспортных автомобильных грузоперевозок, нам рассказала руководитель отдела Экспорт Оксана Бавтрук.

— **О**ксана, как вы попали в сферу логистики и чем занимаетесь сейчас?

– В 2008 году я пришла в КРАФТТРАНС на практику: нас было 20 студентов, из которых пять самых успешных должны были получить места в компании. После встречи с директорами, которые рассказали, что логистика – это очень перспективное направление, я загорелась и начала работать – и с таким же запалом работаю уже 8 лет.

Сейчас я руководитель отдела Экспорт. Мы перевозим грузы из России во все страны Европы – на разные расстояния: можем грузить и Магадан на Барселону, и Москву на Варшаву. Мои обязанности на работе перечислить сложно – их очень много: каждый день я решаю миллион квестов под названием «доставка груза», нахожу выход из непростых и курьезных ситуаций с клиентами и водителями. Это очень интересно, но сложно.

ОКСАНА БАВТРУК:

«ЛОГИСТИКА –
ЭТО КРАСИВАЯ
ПРОФЕССИЯ»

– А в чем основная сложность?

– В объеме информации. Каждый экспедитор решает одновременно 5–10 задач, а я, как руководитель, – 5x5, потому что должна держать в голове работу каждого. У нас в отделе такой биржевой темп, когда, как в фильмах про Уолл-стрит, брокеры кричат: «Покупаем! Продаем! Акции на повышение!» Для такого ритма нервная система должна быть очень хорошо настроена. Нужно быть в темпе: принимать быстрые решения по заказам на крупные суммы, а это очень ответственно.

– То есть главное, на ваш взгляд, уметь быстро принять взвешенное решение?

«Быть успешным в логистике – значит быть одновременно быстрым, ответственным и четким – а это получается только у одного из десяти»

– Да, а еще нужно быть сообразительным, понимать ситуацию глобально, уметь соотносить множество факторов. Одновременно все держать в голове: какая ситуация в России, что у литовцев, какие новости у поляков. При этом работать ритмично, чтобы справляться с пиковыми нагрузками. Зато когда закроешь проект, очень приятные ощущения – вот сидишь ты в офисе, хрупкая девушка, а только что перевезла такой сложный груз: например, целую выставку или большое негабаритное оборудование.

– Оксана, как вам кажется, девушкам в логистике сложнее работать, чем парням?

– Наоборот! Логистика – очень интересная профессия для женского пола. Мужчине нужно делать все размеренно, четко, знать конкретную информацию, а девушки – шустрые, умеют быстро и ловко справляться с разными ситуациями.

– А расскажите про ваш отдел? Каким образом выстраиваете работу?

– Я практикую либерально-демократический подход. Подбираю сильных игроков в команду, которые толкают отдел вперед. У нас общая мотивация работать и достигать

лучших результатов, а я всегда рада вознаградить за хорошие показатели. Мой основной принцип работы – справедливость, так что я не стесняюсь и наказывать, если есть, за что. Отдел постоянно растет – начинали с 3 человек, сейчас нас уже 7 – потому как рынок экспорта необъятный, и мы хотим увеличивать свое присутствие на нем.

– В чем специфика работы на экспорт?

– Если отделы по работе с импортом в основном

обрабатывают заказы, которые поступают от отдела продаж, экспортный отдел больше направлен на привлечение подрядчиков. Грузов очень много – работа идет от Москвы до Челябинска, в основном с металлами и лесом. Доставляем по всей Европе – от Швеции до Португалии, даже в Албанию привозили несколько грузов. Конечно, самые интересные направления – это Германия, Италия и Польша, с ними намного легче работать, чем с той же Албанией или Грецией – в южные и балканские страны ходит намного меньше подрядчиков.

– Оксана, а как КРАФТТРАНС выделяется среди конкурентов при работе с подрядчиками?

– Главный принцип КРАФТТРАНС – настроить комфортные коммуникации с подрядчиками, выстраивать с ними не только деловые, но и дружеские диалоги, находить подход к каждому. Например, кто-то любит, чтобы его «побеспокоили» с утра, а кто-то терпеть не может звонков. Работаем быстро, не боимся ничего нового.

Наши интересные проекты – это перевозка деталей для автомобилей: подшипники, коробки передач, шины. Вот кто-то покупает BMW в Германии – а оно полностью из частей, которые мы доставляли. Или например, в самом большом парке Бельгии Landal все деревянные домики для отдыха – те, что мы привезли из Беларуси.

Может показаться, что все, о чем я говорю, очень легко, но это не совсем так. Быть успешным в логистике – значит быть одновременно быстрым, ответственным и четким – а это получается только у одного из десяти. 🇷🇺

A black and white close-up portrait of a woman with long, light-colored hair. She is looking directly at the camera with a neutral expression. Her right hand is raised, touching her hair on the left side of the frame. She is wearing a light-colored top, a necklace, and earrings.

ИННА БОНДАРЕНКО:

«Я бы и сама
перевозила
грузы
с КРАФТТРАНС»

Как выглядит процесс доставки груза, который не видит клиент, какие курьезы возникают на таможне и почему клиенты благодарят КРАФТТРАНС даже через полгода после доставки – поговорили с руководителем отдела Германия Инной Бондаренко.

Инна, расскажите, с чего для вас началась логистика?

– Я закончила факультет международных отношений БГУ и пришла в КРАФТТРАНС сразу после университета. Прошла стажировку и попала в отдел Германия, т.к. владела немецким. Сейчас я руковожу отделом, в котором 6 человек. Оперативной работой уже не занимаюсь, мои задачи сегодня – планирование, организация работы, контроль, анализ, общение с клиентами и разрешение вопросов и спорных ситуаций.

– В чем особенности работы с Германией?

– Наш отдел занимается автомобильными перевозками, но не только из Германии. К нам также относятся Австрия, Швейцария, Дания и Англия. Конечно, основной грузопоток идет из Германии. Работать с ними комфортно и легко, их конек – это четкость, порядок, педантичность. Правда, иногда бывают и сложности: ты можешь годами работать с поставщиком, отгружать огромные партии, но если в какой-то момент будет накладка с оплатой, груз тебе немцы не отдадут ни при каких обстоятельствах. Звонить им и пытаться договориться по-человечески – бесполезно, немцы поступают только так, как написано в инструкции.

– А как вы выбираете подрядчиков?

– В основном мы работаем с литовцами, россиянами, поляками и беларусами. Все наши подрядчики надежные: вовремя становятся на загрузку и выгрузку, доставляют груз в сохранности, информируют о движении автомобиля. Это логистика, и непредвиденные ситуации возникают каждый день – нужно узнавать обо всем, что происходит, сразу, чтобы минимизировать негативный эффект для всех сторон. Нам важно оказать качественный сервис клиенту, чтобы заказчик не увидел всех нюансов, которые могут возникнуть во время доставки.

– То есть клиент дает вам заказ и может больше не переживать о том, как груз доедет?

– Конечно, в этом то и прелесть работы с экспедициями. Экспедитор старается решить вопросы, которые возникают у перевозчика в пути следования, самостоятельно. А вопросов достаточно: водители часто не знают языков, бывают эмоциональными, да и на границе любят, чтоб все документы были идеальными, требуют сертификаты. Часто доходит до курьезов: например, недавно требовали область применения клея для обоев. Пришлось так и написать – «для поклейки обоев». Или область применения йогурта. Таможенники имеют право все это запрашивать. Грузы, идущие в пятницу или на выходных, в особой зоне риска, т.к. отправителя нет на рабочем месте. Но мы всегда рядом.

Если произошла какая-то нестыковка, машина сломалась или не успевает, перевозчик позвонит клиенту, отчитается, и все. КРАФТТРАНС не может себе такого позволить: мы находим замену транспорту, никогда не бросаем клиента в сложной ситуации. Такие манипуляции часто идут в ущерб профиту – но нам главное, доставить груз в сохранности и вовремя. Я бы и сама перевозила грузы с КРАФТТРАНС.

– Клиенты такое, наверное, ценят...

– Еще как! Например, в феврале была нестандартная ситуация, когда полякам не дали разрешения на Россию, и мы должны были быстро решить, как доставить груз вовремя, где перегрузить грузы, выбирали склады. Товар был специфический – ковры, для его перегрузки требуется специальное оборудование. В итоге все товары доехали, ни один завод не остановился, но для экспедиторов эти недели были очень напряженными – нужно было постоянно нагонять время в пути. Недавно у меня был разговор с крупным клиентом – прошло уже много времени, но он до сих пор помнит эту историю. Мои ребята тогда работали и на выходных, а заказчики ценят, когда ты переживаешь их проблемы. В КРАФТТРАНС вам никогда не скажут: «Я в пятницу работаю до 6, а потом звоните в понедельник». Мы заинтересованы в итоговом качестве услуги.

– А каким проектом вы особенно гордитесь?

– Один из самых крупных проектов отдела – перевозка железобетонных конструкций. Грузили с одного завода, но в день было большое количество машин – до 32, нужно было четко приезжать и выгружаться, работа была напряженная даже для бухгалтерии – шел серьезный объем счетов. Мой письменный стол выглядел, как раскладка карт, – весь был завален стопками документов. Я к нему даже подходить не разрешала (*смеется*). В итоге за счет большого объема удалось сократить издержки и выйти на хороший маржинальный итог.

– Что главное в вашей работе?

– Стрессоустойчивость и сохранение позитивного настроения. Непредвиденные ситуации в транспортной отрасли случаются каждый день, а потому важно не погружаться в проблему, не принимать «косяки» на свой счет, а сразу искать выход из ситуации. Важна еще и поддержка коллег – в моем отделе подобрались отличные ребята, мы хорошо сработались. Кроме этого, нам есть, о чем поговорить, можем выбраться куда-то вместе вечером. И еще один важный момент: твердо знать, что человек может больше, чем он думает. Нужно верить в лучшее, прилагать усилия – и все обязательно получится. 

ЮРИЙ КУРПАТИН: «ЧЕМ ДАЛЬШЕ, ТЕМ ЛЕГЧЕ РАБОТАТЬ»

Руководитель отдела Центральная Европа, а по совместительству радиоведущий Юрий Курпатин – о том, как выигрывать конкурентную борьбу на рынке, почему со временем работать КРАФТТРАНС становится легче и как совмещать логистику и работу в прямом эфире.



– Юрий, расскажите, пожалуйста, как вы попали в логистику и чем занимаетесь сейчас?

– Свою карьеру я начинал еще студентом – тогда я учился на экономиста и одновременно работал на радио. Вести эфиры было интересно, но «профессией жизни» я это назвать на тот момент не мог. Когда закончил учебу, мне захотелось направить свое экономическое образование в нужное русло, и в 2007 году я устроился на работу в крупную конкурирующую логистическую компанию. Отучился в «Школе экспедитора», продолжительное время активно работал на экспортном направлении в Европу, затем решил попробовать себя с другой стороны – в качестве перевозчика, а после этого перешел в КРАФТТРАНС.

Сейчас я начальник отдела Центральная Европа. Мы организуем перевозки от Польши до Балкан, занимаемся импортом. Главные страны,

с которыми мы работаем, – это Венгрия, Польша и Чехия.

– В чем особенности рынка Центральной Европы?

– Во-первых, это очень высококонкурентный рынок. Во-вторых, у представителей каждой страны, с которой мы работаем, свой менталитет и особенности работы. И это невозможно не учитывать в работе. Например, поляки – это те же белорусы, только в три раза предприимчивее. Хотя нынче модно говорить – клиентоориентированные. Они готовы помочь в любой ситуации – вопрос в цене. Венгры, например, очень ответственные работники, но среди них сложно найти англоговорящего – проще даже отыскать человека с русским языком. В Румынии есть свои «цыганские мотивы».

Товар, который мы возим, тоже специфический: чаще всего из Центральной Европы едет

строительная и бытовая химия, товары бытового назначения. Словом, чтобы выделяться на фоне конкурентов, ты должен учитывать, что ты везешь и с кем работаешь.

– А как, кстати, получается выделяться на фоне конкурентов?

– Время делает свое дело, и бренд КРАФТТРАНС приобретает вес с каждым годом. Мы позиционируем себя как европейскую компанию. Чем дальше, тем легче работать: когда я начинал в КРАФТТРАНС пять лет назад, такое название не говорило ничего пулу клиентов и перевозчиков. Сейчас нас начинают рекомендовать друг другу и клиенты, и партнеры, и перевозчики.

Мы говорим по-польски, по-чешски, по-английски. Нет такого груза, который мы не можем перевезти. Разве что не доставляем домашних животных – но это вотчина моих коллег из авиаперевозок.

Российские и белорусские клиенты отличаются от европейских. Россияне обычно более импульсивные, они прежде всего работают с человеком – если им нравится, кто ты, как выглядишь и говоришь. Европейский клиент – более рациональный, его привлекает то, что мы транспортно-экспедиционная компания (с усилением на вторую часть), а значит, полностью сопровождаем груз. Правда, без первого визита европейца все равно невозможно привлечь – чтобы поверить твоим рассказам, он должен пообщаться с тобой лично. В любом случае, это просто специфика каждого рынка – с этим нужно жить и учитывать в работе.

– Большие дела в одиночку не делаются. Расскажите про свой отдел?

– Отношения в отделе скорее дружеские, нежели «начальник-подчиненный» в формальном понимании. Все дела мы решаем и делаем сообща, взаимоотношения строятся на принципе доверия, мне кажется, что этим отдел под моим руководством и отличается. У нас очень живая рабочая обстановка.

Мне всегда нравилось работать там, где у тебя есть задача и свобода принятия решения. В КРАФТТРАНС у меня есть такая возможность. Есть и люди, с которыми задачи можно решать сообща. Самое

главное в работе – это коллектив. Когда я говорю «коллектив», то имею в виду не только отдел Центральной Европы, но и все смежные. Коллеги готовы прийти на помощь всегда: подсказать телефончик, поделиться опытом или просто поддержать. Когда видишь таких профессионалов вокруг, и самому хочется постоянно учиться и развиваться. Как говорили еще пионеры: «Будь готов! Всегда готов!»

– Как вам кажется, какие люди становятся успешными в логистике?

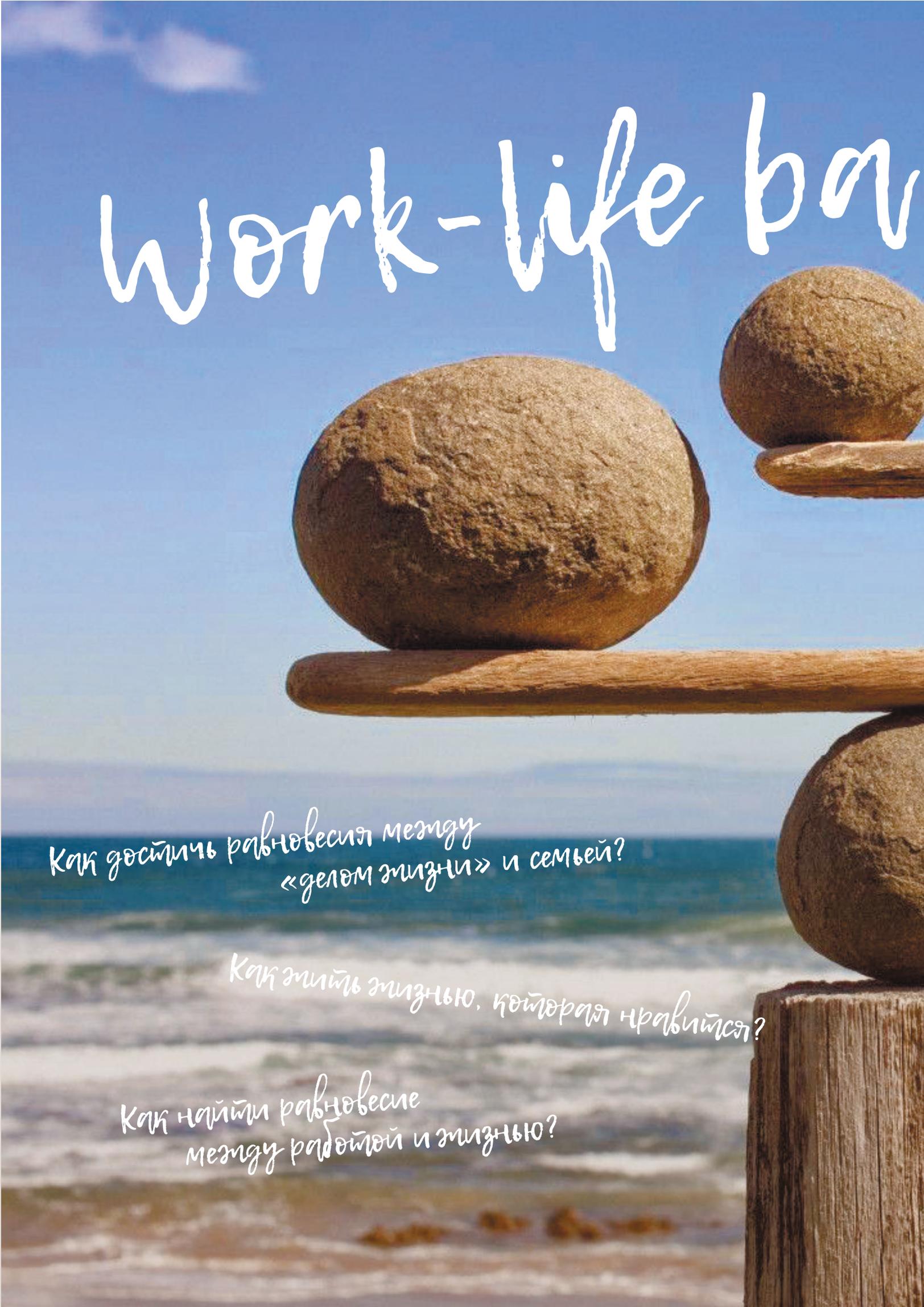
– Активные, целеустремленные, с горящими глазами. Логистика – это не просто перевозки, где постоянно выполняется набор одинаковых действий. Каждый проект – это новый вызов, необходимость решать нетипичные проблемы.

Логистика – это всецело работа, завязанная на человеческом факторе. Может показаться, что ты просто сидишь за компьютером, но на самом деле ты постоянно на связи – с теми же водителями, которые порой строчат гневные СМСки, с работниками таможни, с клиентами. Нужно уметь слушать, адекватно реагировать и к месту шутить, что порой оказывается жизненно важным талантом!

– Юрий, мы знаем, что вы до сих пор ведете эфиры на радио. На какой волне вас можно услышать?

– Радио – мое второе «Я». В этой сфере работаю с 2000 года. Практически новое тысячелетие для себя открыл. Попал туда случайно, просто пришел на прослушивание – и оказался обладателем голоса и таланта. Ну, это я так шучу. За свою радиокарьеру «эфирил» на трех станциях. В данный момент работаю на «Минской волне» – хотя по затраченному времени, это, конечно, хобби. Веду прямые эфиры, записываю авторские программы, например, «Дельный совет». Рассказываю народу о лайфхаках, советах на каждый день. Например, в прошлый раз говорил про здоровое питание. Составляю хит-парады лучших песен. Не проблема провести беседу с любой «звездой» или важной персоной. Как говорится, попробуйте меня удивить. Также преподаю на курсах радиоведущих «Минской волны», делюсь своим широким опытом. Но все-таки основной мой интерес – это, конечно, логистика. 

work-life balance

A stack of wooden spheres balanced on a wooden post against a beach background. The background shows a blue sky, a blue ocean, and a sandy beach with waves. The spheres are made of light-colored wood and are stacked in a way that they appear to be in equilibrium. The text 'work-life balance' is written in a white, cursive font at the top of the image.

Как достичь равновесия между
«делом жизни» и семьей?

Как жить жизнью, которая нравится?

Как найти равновесие
между работой и жизнью?

Balance



Разбираемся вместе и даже выполняем
практическое задание »»

Что значит понятие work-life balance? Баланс между делом и личной жизнью – это не просто распределение времени. Это наш внутреннее равновесие, которое невозможно выразить в процентах. Такой баланс гибкий и подвижный: сегодня мы увлечены работой, завтра наше внимание переключается на семью, послезавтра – на друзей. На разных этапах жизни приоритеты меняются.

Как понять, что именно приводит в баланс?

Психологи разрабатывают различные методики, позволяющие избавиться от «узких мест» в своей жизни. Один из самых простых и эффективных инструментов – колесо жизненного баланса. С его помощью каждый сможет определить направления развития, чтобы сбалансировать все сферы жизни: личную, социальную и творческую.

Для начала начертите на листе бумаги круг, разделите его на 8 частей, впишите в каждый сектор важные именно для вас сферы жизни. Например, личные взаимоотношения, внешний вид, здоровье, карьера, финансовое благополучие, путешествия, развлечения, саморазвитие, семья, жилье. Важно отразить максимально важные ценности именно для вас, а не общепринятые социальные нормы.

Думайте про себя, ведь один под понятием «семья» может подразумевать взаимоотношения с детьми, другой с родителями, третий – с женой, другой думает сразу обо всех родственниках.

А в творческом поле человека могут находиться как хобби или увлечения, так и поиск новых путей саморазвития. Кто-то в графе «Карьера» захочет решить вопрос: «Куда пойти работать?». А для кого-то будет значимым следующее: «Как стать партнером в компании?» или «Как ужиться с боссом-женщиной».

Колесо жизненного баланса

Когда все сектора заполнены, нужно оценить удовлетворенность каждой из этих сфер жизни по десятибалльной шкале:

1 центр круга – «0», полная неудовлетворенность ситуацией в этой сфере,

2 «10» – точка, означающая максимальную удовлетворенность,

3 закрасить области согласно вашим оценкам для простоты восприятия.

Оценки должны соответствовать именно вашим внутренним ощущениям: положитесь на собственные чувства и интуицию. Будьте честны с собой, поставьте реальную оценку. Этот круг отражает только вашу жизнь. В будущем неудовлетворенность в одной области жизни может привести к неудачам в других. Это важное правило касается всех сфер жизни.

Часто бывает, что подруги с легкой завистью обсуждают ваши отношения с молодым

человеком, интересуются, когда же вы назначите день свадьбы. А вам эти отношения не кажутся такими радужными: проскакивают мысли, что это не тот человек, с которым вам бы хотелось связать свою жизнь, хотя с ним приятно проводить время. Родственники и друзья считают, что вам повезло найти прекрасную работу в известной компании с хорошей зарплатой, а вы не можете сказать, что это работа вашей мечты.

Полно и равномерно закрашенный круг (где оценки от 8 до 10 баллов) покажет гармоничное развитие всех сфер вашей жизни. Если оценки отличаются друг от друга, то вы сможете увидеть реальную картину развития всех областей и сможете определить, над чем имеет смысл поработать.

Неслучайно инструмент называется колесом жизненного баланса. Несбалансированное колесо вряд ли быстро покатится в заданном вами направлении. «Западающие» области будут тянуть вас в сторону или тормозить.



Что делать с «колесом» дальше?

Нарисовать схему – только половина дела. Дальше нужно ее проанализировать, особое внимания уделяя значимым для вас сферам жизни. Иногда достаточно признаться себе, что есть области деятельности, которые вас не удовлетворяют. Это осознание может дать огромный толчок для развития и замотивировать на изменения:

Выберите 2–3 сферы, наиболее значимые для вас и получившие невысокие оценки (от 0 до 4 баллов).

Определите, что можно изменить в этих сферах, чтобы вы могли оценить ее на 10 баллов.

Составьте и запишите план из трех шагов по выбранным сферам.

Подумайте, что сможете изменить уже в ближайшее время, какие действия предпримите, как продолжите работать и какого результата ждете?

Пусть это будут сначала простые действия – не стоит ставить себе едва достижимые цели. Например, если вас беспокоит ваша фигура, первым шагом может стать ежедневная привычка делать по 5–10 приседаний или 15–минутные пешеходные утренние прогулки, например, за фруктами на завтрак. Через неделю можно перейти к следующему шагу и записаться в фитнес-клуб или приступить к пробежкам.

Не забывайте вознаграждать себя за выполненные действия – конечно, похвалой за пробежку не должен быть пончик или торт. Постоянно думайте о будущем – рисуйте мысленно картинку новой или нового себя, которой (которому) вы бы поставили 10 баллов в графе «Внешний вид» в колесе жизненного баланса.

Чтобы быть успешным и получать удовольствие от того, что делаешь, необходима гармония во всех важных для нас сферах жизни. Только мы сами ответственны за изменения, которые произойдут в нашей жизни.

Достижение равновесия в жизни не обязательно связано с радикальными переменами в ней. Делая небольшой вклад тогда, когда это необходимо, можно совершенно изменить качество ваших отношений и вашей жизни в целом. 

4 СТОЯЩИХ КНИГИ О ЛИЧНОСТНОМ РАЗВИТИИ

Ицхак Адизес «Новые размышления о личном развитии»

Гуру бизнеса обсуждает с читателем «личные» темы, не связанные с бизнесом. Здоровый образ жизни, вредные привычки, питание и отдых, отношения, брак, конфликт отцов и детей – в этой книге Ицхак делится очерками и впечатлениями о жизни.



Тина Силинг «Почему никто не рассказал мне это в 20?»

Как начать собственное дело? Как генерировать новые идеи? От чего отталкиваться при решении личных проблем? Бестселлер, который приводит дела в порядок и одинаково подходит тем, кому 20, и тем, кому 40.



Бертран Ларссен «Сейчас!»

После прочтения книги учишься чувствовать себя спокойно в любой ситуации, переживать стресс, гнев и заботы, контролировать собственную жизнь и верить, что обладаешь внутренней силой, чтобы справиться с любыми обстоятельствами.



Вильмар Шауфели, Питернель Дийкстра, Татьяна Иванова «Увлеченность работой: Как научиться любить свою работу и получать от нее удовольствие»

Как работать эффективнее, тратя на это меньше времени? Как понять, насколько ты увлечен работой? И как ее полюбить – ответы на эти вопросы найдете в книге.





KRAFTTRANS
Sound logistics

КАК УСПЕШНО СТРОИТЬ КОММУНИКАЦИЮ?



«Будущий успех и личный рост в большей степени зависят от людей, которых вы пока не знаете»

60%

Наблюдение психологов показывают, что при личных контактах собеседники не способны смотреть друг на друга постоянно, а лишь не более 60% общего времени. Однако время зрительного контакта может выходить за эти пределы в двух случаях: у влюбленных и в агрессивно настроенных людей. Поэтому если малознакомый человек долго и пристально смотрит на вас, чаще всего это говорит о скрытой агрессии.

Мало кто из окружающих с легкостью начинает общаться с незнакомыми людьми. Большинству нужно переступить некий коммуникационный барьер. Даже профессии люди зачастую выбирают именно из тех соображений, нужно ли будет по работе много общаться. Представители технических или финансовых специальностей нередко видят преимущества своей работы в том, что им не нужно быть оратором.

Сбой в коммуникации можно увидеть везде: мы ходим по улице и не улыбаемся, на работе не всегда здороваемся с коллегами, дома – с соседями. Даже там, где с тобой должны общаться спокойно, например, в кафе или налоговой, разговаривают свысока. Добиться нормального общения сложно. Угрюмость – черта наших людей.

Как сделать общение приятным?

А нужно сделать так, чтобы общение стало привычным и приятным занятием. Избавиться от убеждения, что общение неорганично и что приходится прыгать выше головы, чтобы говорить с людьми без стеснения. Конечно, интроверту сложно быть экстравертом. Но если понять, ради чего нужны

коммуникации, к каким целям они ведут, тогда станет легче. Здесь важна хорошая мотивация. Если точно знаете, для чего все усилия над собой – тогда и барьеры преодолеваются проще. И приходит успех.

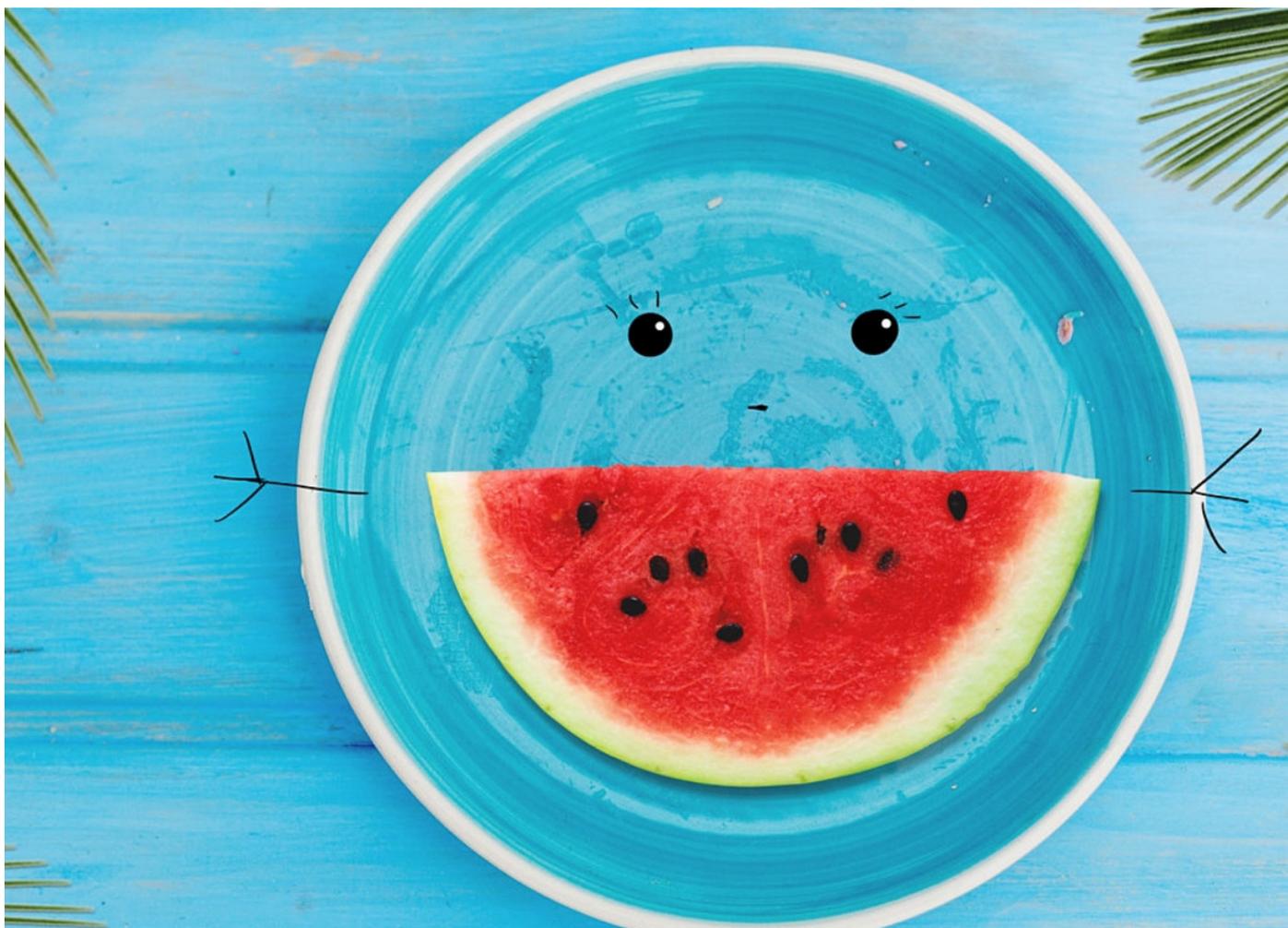
С приятными и позитивными людьми удовольствие от общения достигается само собой. Но удовольствие можно получать от любого общения – для этого надо быть любознательным и заинтересованным. Хорошо поговорить даже с тем, кто критикует, пытается задеть или по-простому ведет себя невежливо. Надо подходить к таким людям прагматично и попытаться извлечь из общения с ними выгоду для себя. Любое общение несет информацию. А любая информация может рано или поздно

пригодится. Надо уметь слушать. Быть терпеливым к самым непростым собеседникам.

Живая коммуникация – половина успеха

Для реального успеха нужно общаться вживую. Если идут сложные переговоры, никогда не стоит ограничиваться только перебрасыванием имейлами – любыми способами надо постараться встретиться с человеком.

Важный принцип – нужно быть готовым к любому исходу общения. Знаете, какой из самураев побеждает в поединке? Тот, который мысленно уже умер, проиграл. Тот, которому нечего терять. Если представить, что общение уже не состоялось, то можно



3 КНИГИ ОБ УСПЕШНЫХ КОММУНИКАЦИЯХ

Марк Роудз «Как разговаривать с кем угодно»

В своей книге Марк дает советы о том, как эффективно коммуницировать с людьми, стать уверенным в себе, как наработать связи и не бояться публичных выступлений.



Елена Бер «Хорошие манеры и деловой этикет»

Без хороших манер и знания этикета не обойтись: именно они помогут сделать личные и деловые отношения более гармоничными, деловые связи – крепче, а также поспособствуют умению легко завязывать нужные контакты.



Эми Бэнкс и Ли Хиршман «На одной волне»

Доктор медицины, психиатр Эми Бэнкс помогает читателю перенастроить мозг на более здоровые отношения, которые улучшат уровень жизни и принесут вам удовлетворение.



чувствовать себя увереннее. Нужно пережить ситуацию в ее худшем варианте развития и быть готовым ко всему.

Другой принцип – выступать инициатором общения. Задавать вопросы. Так проще вести себя свободно и не стесняться.

Эффективное общение – это не разовые контакты

Если вы хотите строить долгосрочные связи с людьми, то придется вступать с ними в контакт постоянно. Вы можете выстроить самую сильную связь с человеком, добиться его расположения и симпатии, но если пропадете на несколько лет из его поля зрения и оборвете общение, то он о вас может и забыть. Главное, соблюдайте меру и не будьте навязчивыми. Не нужно врывать в чужую жизнь, достаточно просто поинтересоваться здоровьем и самочувствием человека.

Ваш жизненный рост, успех и счастье ограничены определенными пределами, если вас окружают только уже имеющиеся знакомые. Будущий успех и личный рост в большей степени зависят от людей, которых вы пока не знаете. Если принять этот факт, знакомиться и общаться станет намного проще.

Чтобы построить хорошие отношения, стать приятным собеседником и обладать навыками эффективного общения, достаточно придерживаться следующих принципов: быть дружелюбным, слушать и понимать своего собеседника, оставаться с ним на связи.

По материалам сайта: hakamada.ru,
Официальный сервер

Ольга Куликова,
стажер отдела маркетинга



На самом деле хочется поделиться много чем, но самое важное в таком случае — это не забыть о тех важных мелочах, которые сформировали мое впечатление о компании и действительно запали в душу. Все началось с того, что мне совершенно случайно выпал шанс поработать в компании КРАФТТРАНС. Предложение о работе я приняла с удовольствием, компания отнеслась ко мне с пониманием, т.к. я еще студентка и пока не могу полноценно трудоустроиться. Если говорить непосредственно о своей работе, то я могу отметить ее разнообразие. Интерес к работе не пропадает, потому что каждый день перед тобой стоит новая задача. В завершение я хочу сказать, что эти 22 дня практики пролетели очень быстро. КРАФТТРАНС — компания, в которой я чувствовала себя абсолютно свободно. Мне понравилось, что передо мной были поставлены задачи, а способы и методы их решения я подбирала сама, тем самым имея возможность повысить свои навыки и углубить знания, использовать новинки.

Екатерина Молодцова,
заместитель директора по продажам



Слова творят чудеса, равно как и молчание, если оно пришлось к месту. Можно привести с десяток примеров, когда нужные фразы приносили компании многомиллионные контракты. Чтобы преуспеть в переговорах, нужно быть готовым к эмпатии – постижению эмоционального состояния и внутреннего мира другого человека. Ты общаешься с человеком и заодно пытаешься спрогнозировать, как он отнесется к твоим словам. В бизнесе, как и в жизни, нужно уметь слушать. И оставаться при этом человеком... Надо понимать, что хотя и важно добиться результата, но все же не любой ценой – надо уважать людей и не злоупотреблять их доверием. А еще важно в любых ситуациях оставаться доброжелательным и дружелюбным – ведь люди тянутся к оптимистам. 



Ольга Соболевская,
инспектор по кадрам

КРАФТТРАНС – крупная компания, готовая предложить клиенту комплексный подход. Например, для клиента процесс получения документов выглядит просто. В работе же в данный процесс может быть вовлечено 4–5 отделов. Поэтому выстраивание внутренних коммуникаций – один из приоритетных вопросов. Подобрать команду, научить коллег из разных стран сотрудничать друг с другом, заложить позитивное отношение к работе помогает опыт нашего менеджмента. В предыдущие годы мы начали использовать различные методики, к примеру, тесты на тип личности и роли сотрудника в коллективе от Ицхака Адизеса.

Доставка сборных грузов

С пользой для вас
и вашего бизнеса

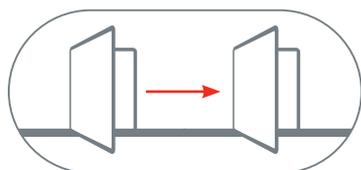
ПРЕИМУЩЕСТВА:

- **РЕГУЛЯРНОСТЬ:** еженедельная транспортировка сборных грузов с консолидационных складов в страны СНГ, налаженная доставка «до двери» малотоннажным транспортом
- **СОБСТВЕННЫЙ КОНСОЛИДАЦИОННЫЙ СКЛАД В ВИЛЬНЮСЕ:** выгодное местоположение на популярном маршруте
- **БОЛЬШОЙ ОПЫТ** в доставке сборных грузов, например, доставка нестандартного груза – произведений искусства

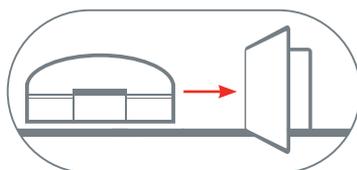
РЕГИОНЫ ЗАБОРА ГРУЗА:

- Доставка сборных грузов из Центральной/Восточной/Западной Европы
- Балканы
- Прибалтика
- Скандинавия

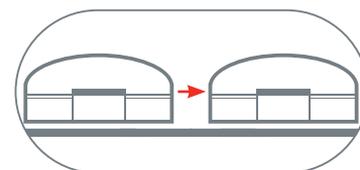
УСЛОВИЯ ДОСТАВКИ



ОТ ДВЕРИ ДО ДВЕРИ



ОТ СКЛАДА ДО ДВЕРИ



ОТ СКЛАДА ДО СКЛАДА

СКЛАДСКИЕ УСЛУГИ:

- упаковка/переупаковка, маркировка
- паллетирование и сортировка товара (в том числе согласно ТН ВЭД)
- погрузочно-разгрузочные работы
- складской учет движения товара
- хранение грузов

ТРАНСПОРТИРОВКА:

- забор груза
- обработка и хранение товаров на консолидационном складе
- грузоперевозка
- доставка «до двери»

ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ:

- таможенное оформление
- страхование
- накладные и прочие документы

КОНТРОЛЬ КАЖДОГО ЭТАПА ПЕРЕВОЗКИ

- **Terrasoft**
- через систему KPI (ключевые показатели эффективности)



ИИЖЭНИЛОЛОХИСИ ПРАКТИКУМ

Как вести себя
с «трудными»
людьми?

Если в вашем коллективе появился «трудный» коллега, сначала задайте себе вопрос: почему человек такой замкнутый, агрессивный и недоброжелательный? И как можно изменить ситуацию? Психологи выделяют 5 основных способов общения с такими коллегами. Выбор стратегии зависит от того, на какой результат вы рассчитываете.

Сотрудничество. Самый действенный способ найти общий язык, если у вашего коллеги непростой характер. И самый трудоемкий! По взаимному согласию сторон вы оба будете искать продуктивные варианты решения общих задач, а в процессе сможете наладить качественные партнерские отношения. Обратите внимание, что компромисс и сотрудничество отличаются друг от друга также, как временное прекращение огня и полноценный мир.

Компромисс. В обмен на ваши уступки можно требовать уступок от «сложного» сотрудника. Такой вариант подойдет, если и вы, и ваш коллега готовы наладить отношения. В результате желания и потребности обеих сторон будут удовлетворены – хотя бы отчасти.

Уклонение. Стратегия для тех сотрудников, трудовые обязанности которых не пересекаются. Держите дистанцию и общайтесь по минимуму.

Приспособление. Действенный способ для тех, кто желает сохранить хорошие отношения с коллегой. Главное – не критиковать, не спорить, время от времени соглашаться с мнением сотрудника и иногда даже хвалить.

Соперничество. Если достичь своей цели для вас важнее всего, воспользуйтесь стратегией конкуренции. Важно: соперничать нужно открыто и честно, не скрывая собственных намерений, чтобы никто не обвинил вас в коварных умыслах и кознях.

«Трудный» коллега – это вы

А что, если «крепкий орешек» – вы сами? Как понять, стали ли вы для кого-то «трудным» коллегой?

Чек-лист:

- Вы манипулируете одним из своих коллег?
- Возможно, вы постоянно «тыкаете» одному из своих коллег, хотя он все время обращается к вам на «вы»?
- Вы постоянно перекладываете на кого-то неинтересные задания?
- Контролируете кого-то и пресекаете его любую инициативу?
- Есть ли у вас в коллективе «козел отпущения» – человек, над которым вы постоянно подшучиваете?

Если вы ответили «да» хотя бы на один вопрос, значит, как минимум одному коллеге трудно общаться с вами, и самое время пересмотреть отношения с ним. Правда, чтобы изменить себя, потребуется немало времени и усилий. Но помните: поступайте с другими так, как хотите, чтобы поступали с вами.

7 советов для тех, кто хочет стать «коллегой мечты»

Если кому-то в офисе нужна помощь, например он не справляется с проектом, то не поленитесь и помогите ему. Потраченное на это время окупится его хорошим к вам отношением и поддержкой.

Сами проявляйте инициативу в налаживании отношений с людьми вокруг. Если вы идете на обед, поинтересуйтесь, возможно, кто-то захочет составить вам компанию.

Никогда не подшучивайте над коллегами. Одним ваши шутки могут казаться грубыми, другим пошлыми и безвкусными. А вот самоирония всегда в чести!

Если вас критикуют, не стоит обижаться на человека. Разумнее будет поблагодарить сотрудника за помощь и исправить свои ошибки. С одной стороны, вы поднимите свою квалификацию, с другой, не наживете в его лице врага.

Старайтесь хвалить людей. За удачный проект, новую сумку, смешной анекдот или даже хорошую прическу. Главное, чтобы ваши слова звучали искреннее.

Организируйте небольшой праздник для ближайших сотрудников. Повод может быть любым: покупка автомобиля, день рождения ребенка или выигрыш в «Суперлото». Главное, собрать коллег за общим столом, ведь неофициальная атмосфера всегда очень сближает.

Это уже стало классикой, но почему бы не попробовать. **Принесите на работу пирог или печенье собственного приготовления** и угостите им коллег.

Как обрести поддержку на работе?

Работа в коллективе предполагает постоянное общение и контакт с абсолютно разными людьми, с которыми не всегда получается найти общий язык. Как наладить отношения с подчиненными и начальством – мы собрали дельные советы от тех, кто уже давно работает в офисе.

Чтобы наладить коммуникацию на работе, постарайтесь пересмотреть свое отношение к людям вокруг. В каждом человеке можно найти хорошие качества – делайте упор на них, пытайтесь не замечать негатив.

Во время разговора с не очень приятным человеком, старайтесь не высказывать свою неприязнь, держите себя в руках. Умейте слушать и слышать то, что вам говорят.

Задавайте вопросы касательно работы. Если знаете, как помочь коллегам, то окажите им поддержку в вопросах, в которых вы компетентны. Если вы чем-то заняты, а к вам подошли с просьбой, просто предложите чуть-чуть подождать.

Почаще интересуйтесь делами коллег, выслушивайте их рассказы об отпуске или выходных. Дружелюбно улыбайтесь, смотрите в глаза собеседнику. Покажите, что вам не безразлично то, о чем идет речь.

Очень хорошо, если вы сумеете наладить доверительные отношения с лидером в коллективе. Тогда вам легче будет общаться с остальными. 



МОТИВАЦИЯ:

10 ШАГОВ К ГАРМОНИИ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ

10 минут вдумчивого чтения и можно распрощаться с апатией, которая подстерегает каждого сотрудника, когда задачи ответственные, сроки поджимают, а принимать решения нужно молниеносно. Выберите те идеи, которые подходят именно вам!

1

Пользуйтесь своим телом, чтобы обмануть свой мозг

Перестаньте погружаться в себя и начните двигаться! Смейтесь, улыбайтесь, сделайте пару физических упражнений. Смена активности помогает настроиться на «позитивную волну», а в приподнятом настроении вы быстрее победите скучную задачу.

2

Добавьте немного вдохновения

Мотивирующие цитаты и постеры существуют не просто так. Распечатайте пару вдохновляющих цитат и картинок, которые заставляют вас «шевелиться» и быть лучшей версией себя.

3



Выбирайте хорошие «инструменты»

Создайте вокруг себя комфортную обстановку и окружите себя хорошими рабочими инструментами. Красивый ежедневник, удобная ручка, откалиброванный экран монитора, быстрый компьютер и эргономичный стул сделают рабочий день лучше.

4

Не будьте перфекционистом

Завышенные стандарты = гарантия стресса и прокрастинации. Намного эффективнее улучшить то, что вы уже имеете, чем сотрясать воздух и ждать подходящих условий. Настройте себя на успех, оцените ситуацию и начните выполнять задачи исходя из уже сложившихся обстоятельств.

5



Планируйте завтрашний день вечером

Создавайте простой и краткий план на будущий день с вечера. Обязательно записывайте! Это поможет вам расставить приоритеты в работе, а значит, не тратить самые продуктивные часы на неважные задачи.

6

Не забывайте про свои цели

Для чего вы работаете? Пусть ваш ответ появится в виде заставки в телефоне или на рабочем столе ноутбука. Это может быть фотография вашей семьи, отпуск вашей мечты или диплом, который вы планируете получить в будущем, – все, что дорого и ценно.

7

Включайте любимую музыку

Правильная музыка в наушниках поможет сконцентрироваться, вдохновит, и вы в разы быстрее закроете прошлогодний «висяк».

8

Отмечайте достижения

В конце дня подводите итоги и внимательно просмотрите, сколько вы уже успели. Этот способ поможет избавиться от состояния «я перегружен» и попасть в состояние «как много я успел». Мысленно погладьте себя по голове и проговорите: «Сегодня я молодец».

9

Помогайте другим

Когда вы делитесь своими талантами, то помогаете не только людям, но и себе. Вы начинаете смотреть на свои навыки под новым углом, что делает вас более уверенным и спокойным, а также может стать отличным источником мотивации для дальнейшего развития.

10

Научитесь делать перерывы

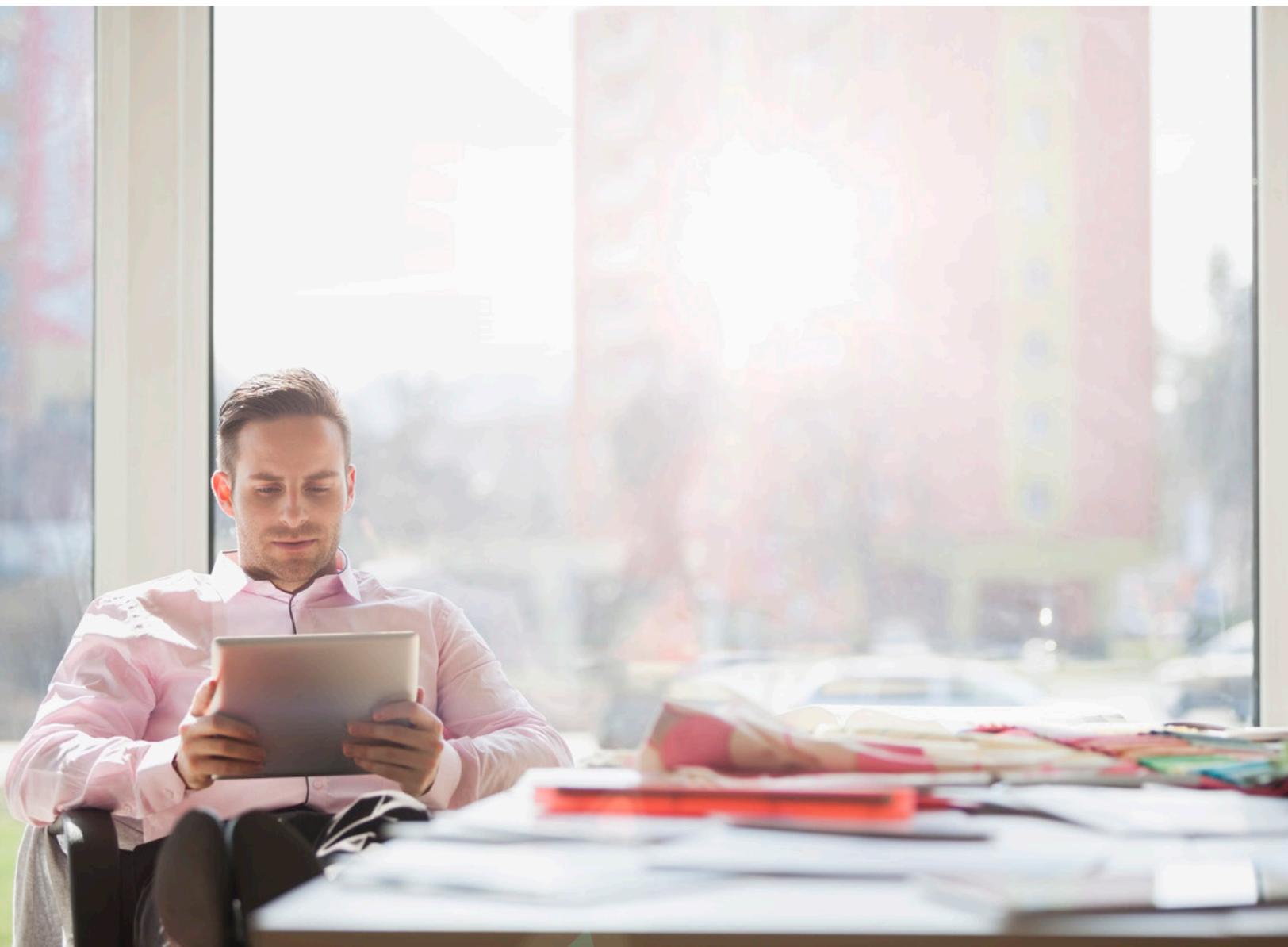
Находите время для перерыва. Прогуляйтесь или съешьте мороженое. Во время перерыва вы дадите подсознанию возможность поработать, пока вы отдыхаете. Это убережет от неверных решений и будущих ошибок. 🌍





КАК ПОДГОТОВИТЬСЯ К КОМАНДИРОВКЕ?

Чаще всего в командировки летают сотрудники предприятий тяжелой промышленности (78%), телекома (64%), а также компаний из сферы строительства, транспорта и связи (60%), выявило недавнее исследование GfK Market Research Russia. Мы поговорили с менеджерами КРАФТТРАНС, которые часто путешествуют по работе, о том, как правильно подготовиться к командировке, чтобы избежать лишнего стресса.



До поездки

В офисе

Проанализируйте, какие документы вам могут понадобиться в командировке, снимите копии со всего, что необходимо, и разложите по файлам. Не забудьте паспорт и командировочное удостоверение. Связитесь с партнерами, с которыми собираетесь встретиться: возможно, они подскажут, что еще понадобится для совместной работы. Про ноутбук и ежедневник даже не говорим – без них не обойтись. Скачайте карту города в MAPS.ME и посмотрите схему транспорта.

Одноразовый багаж

Берите с собой то, что не обязательно везти обратно. Маленькие упаковки? Отлично, пакуем. Одноразовые пакетики косметики? Тоже в чемодан. Чемодан, кстати, должен быть легким и небольшим – идеальный вариант – пластиковый на четырех колесах с возможностью расширения. Вдруг вам приглянется какой-то объемный сувенир в новом городе.

Дресс-код в командировке

Заранее уточните у начальства или партнеров, где и как будут проходить встречи. Если ничего сверхъестественного не предвидится, берите обычную офисную одежду. Положите в чемодан один классический выходной вариант.

Как паковать чемодан? На дно отправляйте громоздкие и тяжелые предметы, а также одежду, которую будете одевать в конце поездки. Ее стоит сразу по прибытии отдать в глажку в гостинице. Промежутки между крупными вещами заполняем мелкими. Наверху располагаем рубашки и брюки (юбки), которые наденете в первый день. Не забывайте про джинсы и пару удобной обуви: надеемся, вам не придется работать 24 часа в сутки, и время для изучения нового города тоже найдется.

Незаменимая для командировки вещь – строгий деловой рюкзак для ноутбука, который можно взять с собой в салон самолета, а потом и на встречу.



Настрой

Не воспринимайте командировку, как тяжелую обязанность. Деловая поездка – это всегда возможность открыть для себя что-то новое. И кто знает, возможно, именно эта командировка сыграет решающую роль в вашей карьере!



В самолете

Куда садиться

Самое большое расстояние между креслами (а значит, и самые удобные места) – в начале салона и у запасного выхода. Тем, у кого проблемы с вестибулярным аппаратом, лучше сесть в зоне крыла или рядом с крылом. Самые безопасные места

Что надеть

Давление в салоне ниже, чем на земле, а потому понижается и уровень кислорода в крови. Из-за этого могут появляться головная боль и вялость. Ситуация усугубляется, если вы надели синтетическую одежду. Потому для полетов лучше выбирать натуральные материалы и свободный крой – главное, не пережимать венозные протоки, которые во время полета испытывают серьезные нагрузки. Отличный выход – «летные» гольфы, которые выдают некоторые авиакомпании: они

равномерно сдавливают ногу от колена до стопы и снижают риск образования варикоза (есть даже особая болезнь тех, кто много летает – «варикоз командировочного») или опасного тромба.

Пить или не пить?

Из-за низкого давления и сухого воздуха в салоне кровь густеет, а потому, чтобы избежать проблем с венами, стоит побольше пить – по стакану воды каждый час. Вместо воды хорошо подходят апельсиновый сок и зеленый чай. А вот кофе или алкоголь лучше выпить на земле по прилету – они обезвоживают.

«Во время полета я пью, но ничего не ем. Неплохо работает гомеопатия – специальные таблетки для самолета. Мне подходят капсулы Easy Flight – нормализуют давление, помогают адаптироваться к смене поясов», – поделился один из специалистов КРАФТТРАНС.

Из-за низкого давления и сухого воздуха в салоне кровь густеет, а потому, чтобы избежать проблем с венами, стоит побольше пить.

Как защититься от радиации

4 часа полета на высоте 10 000 м действуют на организм как облучение грудной клетки в рентген-кабинете. Чтобы нейтрализовать действие радиации, за неделю до перелета попейте витамины С и Е.

«Десинхроноз»

Главный спутник частых перелетов – «десинхроноз», сбой естественных биологических часов, который сопровождается нарушением работы кишечника. Хорошо, что есть волшебное средство – «Хилак Форте» – 20 капель перед сном, и наутро кишечник работает, как дома.

Организму нужно не меньше трех дней, чтобы приспособиться к местному времени. Если вы летите в командировку в Европу меньше, чем на шесть дней, не стоит подстраиваться под местное время – вставайте и ложитесь в соответствии с временем дома. Кстати, ученые университета Мэрилэнд недавно доказали, что джетлаг («синдром смены часовых поясов») чувствуется намного сильнее, если лететь на восток.

Как экономить на командировке

Покупайте заранее.

Покупайте билеты на самолет и бронируйте отели сразу, как определитесь с датами, – потом цены только вырастут.

Пользуйтесь услугами

постоянных поставщиков. Если вы часто ездите в один город, останавливайтесь в определенном отеле и смело просите скидку в 15–20%.

Компенсируйте НДС.

Уточняйте, включают ли поставщики НДС в цену. Правда, это обычно не проходит с небольшими отелями – они часто используют систему упрощенного налогообложения.

Избегайте штрафов.

Многие авиакомпании и отели практикуют штрафы за аннулирование услуг или вообще продают «безвозвратные» билеты. По нашему опыту, 20% деловых поездок отменяются или переносятся – читайте условия бронирования или покупки, чтобы быть максимально гибкими.

Подключайте бонусные программы.

Зарегистрируйтесь в программах лояльности авиакомпаний, чтобы накапливать мили. Их потом можно будет обменять на бесплатные билеты, доступ в VIP-зоны в аэропортах или скидки на покупки в Duty Free. 



www.seatguru.com – выбор места в самолете любой авиакомпании – просто введите номер рейса и название направления.



www.sakvoyage.com – полезная информация об аэропортах, затратах, которые ожидают в разных странах, выборе транспорта и прочих нюансах из жизни командировочных.

Грузоперевозки наливных грузов



КРАФТТРАНС
Красивая логистика



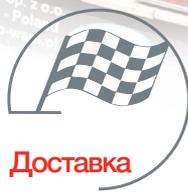
3 часа

на обработку
заявки



Оптимальное

соотношение
цены и качества
услуг



Доставка

в сжатые сроки



Команда

профессионалов



Персональный

подход
к каждому
клиенту

> ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЭКСПОРТ/ИМПОРТ ИЗ/В РОССИЮ (СТРАНЫ СНГ):

- ✓ грузоперевозки из **Западной Европы** (Германии, Италии, Франции)
- ✓ грузоперевозки из стран **Центральной Европы** (Польши, Литвы, Чехии, Румынии, Венгрии, Турции)
- ✓ грузоперевозки из стран **Балтии и Скандинавии** (Литва, Латвия, Эстония, Норвегия, Швеция, Дания)
- ✓ грузоперевозки из стран **БЕНИЛЮКСА** (Бельгии, Люксембурга, Нидерландов)
- ✓ грузоперевозки по **СНГ**

> ХАРАКТЕРИСТИКИ

- ✓ Специализированные цистерны из высоколегированной нержавеющей стали
- ✓ V секционной цистерны 29, 87 м³
- ✓ Возможность пломбировки заливных люков и трубы слива
- ✓ рабочая температура: от -20 до 100 град. С
- ✓ Оборудованные системой автономного подогрева грузового отсека, включая функцию постоянного контроля над температурой перевозимой жидкости
- ✓ оборудование для загрузки/разгрузки под давлением
- ✓ возможность разогрева паром или жидкостью на выгрузке от внешнего источника





KRAFTTRANS
Sound logistics