



Норберт ВАГЕНЕР
Доктор, управляющий директор компании «Вагенер унд Хербст Менеджмент Консалтантс ГмбХ» (W&H)

Доктор Норберт Вагенер (род. 1955) получил экономическое образование и диплом по специальности «инженер-экономист», а затем в течение многих лет работал на руководящих должностях в экспедиторской компании морского порта г. Росток. В 1985 году защитил кандидатскую диссертацию в Ростокском университете на тему «Экономика и организация перевозки крупногабаритных грузов». В 1990 году ему была присуждена степень доктора наук за докторскую работу «Ценообразование на рынках морских мультимодальных контейнерных перевозок». С 1991 года доктор Вагенер является управляющим директором компании «Вагенер унд Хербст Менеджмент Консалтантс ГмбХ» (W&H). К основным направлениям его специализации относятся оказание консультационных услуг в сфере стратегии и организации, экономический анализ и разработка концепций развития в сфере логистики и пассажирских перевозок. Начиная с 1991 года в качестве руководителя проекта или старшего консультанта он принял участие более чем в 250 проектах в 20 странах мира.

Дорогие читатели!

Для меня большая честь участвовать в редакционном совете журнала «Логистика» и, таким образом, иметь возможность оказывать влияние на его развитие в будущем. Начиная с 1997 года журнал ежемесячно информирует своих читателей о текущих вопросах, связанных с логистикой. Тираж журнала на данный момент достиг 6000 экземпляров.

В 1998 году в качестве консультанта по транспорту и логистике я впервые познакомился с российским рынком транспортных услуг благодаря проекту по реорганизации и развитию российских речных портов и водных путей сообщения. В то время российские речные порты использовали свои возможности лишь на 20% и искали новые ниши для развития бизнеса. Прекрасными примерами таких бизнес-сегментов стали услуги, связанные с гравием, начиная с его добычи в Волге до продажи в качестве строительного материала, и создание собственного транспортного предприятия для организации мультимодальных перевозок по железной дороге и речным транспортом. Порту Перми удалось таким образом наладить перевозку угля в московский регион.

В 2000 году наша компания оказывала поддержку МАДИ в организации MBA-программы «Интермодальный менеджмент». Наша цель заключалась в подготовке профессиональных кадров для российского логистического рынка, находившегося в то время в стадии активного роста. Кроме того, наша фирма осуществила проекты по планированию логистических складов и центров в Екатеринбурге, Москве, Вязьме, Калининграде, Ростове и Тольятти. Год назад мы завершили исследование по использованию Транссибирской магистрали по маршруту Европа—Китай (см. сайт проекта www.retrack.eu). Исследование показало большой потенциал этого альтернативного маршрута, а также необходимость взаимовыгодного сотрудничества всех вовлеченных в логистическую цепочку.

Эти темы и сегодня у вас на слуху? На самом деле, хотя эти вопросы претерпели изменения, они по-прежнему актуальны. Одно из недавних исследований отмечает, в частности, такие тенденции в логистике: необходимость более сильной ориентации на клиента, отсутствие квалифицированного персонала, глобализация, а также сотрудничество в рамках специализированных ассоциаций компаний одной отрасли. Новые тренды возникли в результате стремления к большей устойчивости окружающей среды («зеленая» логистика) и новым технологиям (RFID, сенсорные технологии, Big Data, телематика)¹.

Логистическим компаниям рекомендуется разрабатывать свои стратегии с учетом этих тенденций. В частности привлечение квалифицированных сотрудников и использование идей мотивированных сотрудников в Германии являются топ-темами для хорошо организованных логистических компаний. Взаимное сотрудничество между конкурентами в условиях кризиса — не редкость для малого бизнеса, оно увеличивает загрузку производственных мощностей и предоставляет клиентам более широкий спектр услуг. Более выраженная ориентированность на клиента и создание большей добавленной стоимости за счет предложения более сложных логистических услуг являются для транспортных и логистических компаний средствами, позволяющими избежать разорительной ценовой конкуренции.

Но как это сделать? Можно, например, вынести тему стратегии на повестку дня совета директоров и привлечь к ее обсуждению сотрудников. Как правило, для этих жизненно важных, но не повседневных тем всегда не хватает времени в шуме и суете насущных дел. Просто выберите время для этого.

Логистика является всеохватывающей сетью, в которой рационально и на партнерских началах совместно трудятся мотивированные и способные люди. Мы надеемся, что это будет сохраняться независимо от политической обстановки.

Журнал «Логистика» будет по-прежнему предлагать читателям в России и за рубежом информацию и пищу для размышления.

Оставайтесь читателями «Логистики»,

Ваш НОРБЕРТ ВАГЕНЕР

¹ См. BVL (2013): тенденции и стратегии в области логистики и управления цепочками поставок; <http://www.bvl.de/wissen/publikationen/studien-zum-download>.