

Обеспечение квалифицированными кадрами в сфере международной транспортной экспедиции

Д. Л. АНТОНОВ, генеральный директор ООО «Концерн Союзвнештранс»,

К. В. ХОЛОПОВ, председатель совета директоров



Транспортно-посредническая деятельность имеет большое значение для транспортной отрасли любой страны, а международное транспортное экспедирование необходимо для продвижения международных и внешнеторговых грузопотоков.

Согласно различным источникам, в мире экспедируется от 70 до 80% международных грузопотоков. При этом транспортно-посредническая деятельность во всех ее формах и проявлениях (экспедирование, агентирование, хранение, погрузочно-разгрузочные и стивидорные операции, оформление документов, таможенное оформление и пр.) формально не считается транспортной и поэтому находится вне пристального внимания государства и правительственных органов.

Несмотря на сходство транспортной и транспортно-посреднической деятельности на национальном и международном уровнях, принципиальные различия между ними велики. Они практически не касаются технической эксплуатации различных видов транспорта и их взаимодействия, но весьма принципиальны по ряду других важнейших вопросов, например по вопросу коммерческой эксплуатации видов транспорта. Необходимо изменить подход к изучению экономики, менеджмента, логистики, права, психологии и других составляющих международной транспортной деятельности.

Сказанное подтверждают проблемы кадровой работы такой международной транспортно-экспедиторской структуры, как концерн «Союзвнештранс», который появился на рынке экспедирования в 1951 г., т. е. в советское время. Многолетний опыт работы не сделал наше экспедирование уникальным, но поставил перед нами новые задачи. Более 20 предприятий группы, разбросанных по нашей стране и странам ближнего и дальнего зарубежья, экспедируют внешнеторговые, транзитные и национальные грузопотоки.

Сегодня наши менеджеры должны работать с грузовладельцами и дока-

зывать им свою необходимость и компетентность по ряду важнейших вопросов. Нужно знать психологию делового общения с учетом национальных особенностей и вести переговоры, владеть навыками контрактного консалтинга и помогать экспортерам и импортерам заключать контракты разных видов, от международных договоров купли-продажи товаров до договоров перевозки и фрахтования. Не обойтись без знаний ценообразования и тарифов, а также международных расчетов. Нужно грамотно вести договорно-правовую и искиво-претензионную работу. Первостепенное значение приобретает логистика, но не формально-теоретическая, а реальная, направленная на решение конкретных оптимизационных транспортных задач. Эти и смежные задачи нужно решать применительно к международным рынкам, т. е. с позиций мировой экономики и международной торговли.

По другую сторону от экспедитора находятся перевозчики и предприятия транспортной инфраструктуры в России и за рубежом. С ними экспедитор тоже должен взаимодействовать, иначе он не будет нужен грузовладельцам. Без знания конъюнктуры международных транспортных рынков и агентских взаимодействий деятельность междуна-

родных экспедиторов представить себе невозможно.

Отдельно следует сказать об изучении иностранных языков. Для взаимодействия с иностранными контрагентами экспедитор должен свободно изъясняться на разных языках, среди которых английский язык самый необходимый и фактически обязательный. Причем уровень знания английского языка должен быть профессионально высоким.

Поэтому подготовка кадров для отечественного транспортно-экспедиторского бизнеса должна иметь некоторые особенности. В этом плане в нашей стране не все в порядке.

Если ведущие транспортные вузы, как и в советское время, продолжают готовить кадры для национального транспорта на самом высоком уровне, то традиций по обеспечению отрасли международными кадрами пока накоплено недостаточно. К тому же большинство наших транспортных вузов специализированы по отдельным видам транспорта. Создание на их базе международных транспортных специальностей и специализаций не решает в полной мере проблемы кадрового обеспечения. Правда, транспортная отрасль не одинока: сегодня хорошие специалисты-международники нарастают в любой сфере.

Остановимся на вузовской подготовке для международной транспортной и особенно транспортно-экспедиторской деятельности. Как уже было сказано, подготовка высококвалифицированных кадров ведется. Но в этой области существуют две серьезные проблемы. Они связаны с уровнем тех, кого мы учим, и уровнем тех, кто учит наше подрастающее поколение в школе. Не секрет, что нынешние выпускники школ не готовы к уровню вузовской подготовки и современного бизнеса. Но других молодых людей и девушек у нас, к сожалению, нет и в ближайшие

10 лет, вероятно, не будет. Нельзя забывать и о демографической яме 90-х годов прошлого века. Кроме того, крайне низок уровень мотивации нынешних студентов, не понимающих, зачем и чему им надо учиться. А международный транспортный и транспортно-экспедиторский бизнес ждать не может. В условиях интеграции и глобализации международные перевозки и транспортное экспедирование становится решающим фактором развития российской внешней торговли и экспорта транспортных и транспортно-экспедиторских услуг.

К сожалению, этот фактор накладывается на проблему нехватки профессиональных преподавателей вузов перспективного возраста. Престиж, как и материальное обеспечение, преподавательского корпуса снижается. Молодые люди, защитив кандидатские диссертации и получив на визитных карточках три заветные буквы, редко остаются на преподавательскую работу. Старые советские кадры, между тем, постепенно уходят. Научные школы разрушаются и исчезают.

Возникают вопросы, чему учить и кто будет учить; каких специалистов, со знанием каких дисциплин ждет международный транспортный сектор. Например, концерн «Союзвнештранс» — компания с почти 60-летним опытом работы на международном рынке — нуждается в кадрах. Но с выпускниками вузов возникают проблемы. Они связаны не только с непомерными требованиями и амбициями выпускников относительно оплаты их труда. Настораживает недостаточно высокий уровень подготовки выпускников, и не по отдельным дисциплинам, а в комплексе. Для международного транспорта и экспедиторского дела нужны сложные и «заточенные» на конечный результат программы обучения. В них должны органично сочетаться вопросы теории и знание практики, без которой бизнес не сделает и шага вперед. Следует настороженно реагировать на подготовку бакалавров, сейчас и в обозримом будущем. Опыт показывает, что четырехлетнего образования для нашего бизнеса явно недостаточно.

Приведу пример из прошлого. В 1955 г. в Институте внешней торговли МВТ СССР на транспортной специализации готовили специалистов для советских внешнеторговых транспортных объединений. Исходя из матрикула, студенты наравне с другими дисциплинами международного профиля изуча-

ли и фрахтовое дело, и организацию и технику внешнеторговых перевозок всеми видами транспорта, товароведение, транспортное право и экспедиторское дело. И это не в транспортном вузе. Сегодня выпускник вуза, ориентированного на международный транспорт и экспедирование, должен хорошо разбираться в организации международных перевозок, международном транспортном ценообразовании, в менеджменте и маркетинге, международном транспортном праве, психологии общения с зарубежными партнерами и клиентами и др., хорошо знать основы международной и внешней торговли, договорную работу, иностранные языки.

На различных видах транспорта у нас работают тысячи перевозчиков и тысячи международных экспедиторов. Раньше международному транспорту были необходимы избранные специалисты, сегодня нужны десятки тысяч профессионалов. Но профессионалов в наших компаниях мало, особенно в сфере транспортной логистики. Большинство молодых людей «клюют» на красивые названия западных компаний и идут учиться на логиста. А сущность управления международными транспортными потоками остается незамеченной.

Кто будет учить всему этому, пока остается загадкой. Специалистов, в том числе и практиков, мало.

Сегодня многие негосударственные и коммерческие вузы готовят студентов по специальности «Мировая экономика». В некоторых вузах есть транспортные специализации. Но это не решает проблемы. Нужен государственный подход к подготовке специалистов для международного транспорта и международного экспедирования. Представители бизнеса должны знать, в какие вузы они должны идти, и рекрутировать студентов, как в США, Японии и Европе, со средних курсов, предлагая им оплату обучения и бонусы в обмен на долгосрочные трудовые контракты. Нам кажется, что ведущие транспортные вузы не должны оставаться в стороне. Нужно готовить специалистов не только с ориентацией на транспортные компании, но и с учетом интересов экспортеров и импортеров и их транспортных подразделений.

Можно по-разному трактовать слово «госзаказ». Бесплатное обучение студентов — это, безусловно, очень хорошо. А дальнейшее трудоустройство в компаниях с государственным участи-

ем? Ведь у государства должны быть интересы в международной транспортной и транспортно-экспедиторской сфере. Было же в советское время обязательное распределение по окончании вуза. Не стоит возвращаться к прежнему, но некоторый позитивный опыт перенять следует.

Ведущие транспортные вузы страны имеют профили международного транспорта и логистики. Но это не более чем эпизод и частный случай. Обучение мультимодальным (интермодальным) перевозкам — пока экзотика, и практика применения документов ФИАТА и страхования ответственности международных перевозчиков и экспедиторов практически не рассматривается. А ведь это будущее международного транспорта. По мнению авторитетных международных организаций — ВТО, ЮНКТАД и др. — в ближайшие десятилетия наибольший спрос на специалистов ожидается в международной финансовой и транспортной сфере. Но профессиональных кадров в России для международного транспортно-экспедиторского бизнеса катастрофически мало. Значит, нам нужно ожидать, что вслед за иностранными компаниями-лидерами в наши структуры придут менеджеры-иностранцы и будут «править бал».

Комплексное обучение международному транспортному и транспортно-экспедиторскому делу распадается на глазах. Нет соответствующих кафедр в МГИМО и во Всероссийской академии внешней торговли. Сокращаются объемы специальных транспортных дисциплин, сужается их содержательная направленность. Ежегодный выпуск в таких вузах полутора десятка экономистов-международников «не делает погоды» для бизнеса.

Нужны опытные преподаватели и хорошие учебники. С учебниками, мы уверены, трудностей не будет, пока в строю старое поколение практиков и преподавателей научно-методического толка. Сложнее с преподавателями. Основываясь на существующих ставках, знающих специалистов к преподаванию не привлечь. Но проблеме нужно решать, и при желании, мы уверены, она будет успешно преодолена. Наверное, инициатива должна находиться в руках наиболее заинтересованных лиц, т. е. представителей бизнеса, хотя для вузов в этом тоже есть интерес, как и для Минтранса России. Ведь речь идет о подготовке элиты — транспортников-международников.