



Лев Матюшин,  
советник заместителя генерального директора  
ПАО «ТрансКонтейнер», к.т.н., с.н.с.

## СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИКИ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

**Аннотация.** Статья посвящена проблеме позиционирования логистики как определенного вида организационной деятельности, ориентированной на конкретные объекты гражданского права, важнейшими из которых являются товары (вещи) и транспортные услуги (услуги).

**Ключевые слова.** Логистика, организационная деятельность, объект гражданского права, товары, транспортные услуги, торговая логистика, транспортная логистика, контейнерные перевозки, обучение.

**ANNOTATION.** The article is dedicated to positioning of logistics as a certain kind of organizational activity oriented to particular objects of civil law, the most important of which are products (goods) and transportation services (services).

**KEY WORDS.** Logistics, organizational activity, object of civil law, products, transportation services, trade logistics, transport logistics, container transportation, education.

Понятия «логистика» и «логистическая деятельность» возникли в глубокой древности. Первые сведения о них связаны с накоплением и распределением произведенного продовольствия. По мере совершенствования производства товаров возникла торговля товарами и появилась потребность их доставки в новые места потребления с минимально возможной долей транспортной составляющей в конечной цене товара.

Ничего нового в этом нет, все это известно со времен организации различных вариантов шелковых путей, например Варяжского пути. Реализация этой технологии на первый взгляд может показаться простой, но это не так. За простыми действиями скрывалась своя логика, а технология отработывалась веками. Например, всем известный Великий Шелковый путь через каждые 25 км был оборудован колодцами и местами отдыха (25 км в то время соответствовали дневному переходу каравана верблюдов с товаром), а плата за транзит через попутные страны осуществлялась по договорам с местными правителями.

По ходу движения товара сопроводители менялись. Но главное – у этого мероприятия был хозяин и организатор. Его товар ждали в обозначенные место и время, согласованный по количеству и цене.

Вектор развития обуславливался еще и тем, что за подобными мероприятиями всегда стояли и стоят два вида деятельности: торговая и транспортная.

В основе торговой деятельности всегда находилась купля-продажа или поставка товара как ее разновидность, а основу транспортной деятельности всегда составляла организация доставки товара. Поэтому нельзя путать поставку и доставку, это два разных термина: первый – торговый, второй – транспортный. Вместе с тем сегодня многие логисты пытаются отождествлять эти термины, что в корне неверно.

Необходимо отметить, что в давние времена оба вида деятельности совмещались одним исполнителем, но в XIV–XVII вв. произошло разделение труда, а соответственно, и видов деятельности на торговую и транспортную, и понятия «товар» и «груз»

разделились. Это способствовало возникновению рынков товаров и рынков транспортных услуг. Каждый рынок по сути превратился в самостоятельную сферу деятельности, внутри которого сформировался субъектный состав, стали отрабатываться и развиваться свои логистика и инфраструктура.

Мы, транспортники, отстаиваем мнение, что логистика торговой деятельности по исполнительскому составу, посредникам, инфраструктурному обеспечению, а также правовым вопросам и некоторым другим моментам существенно отличается от транспортной логистики, касающейся организации доставки грузов.

Торговой логистике не менее 3000 лет, в то время как транспортной логистике – не более 250 лет. А если учесть время появления железнодорожного транспорта, и того меньше.

Мы также считаем, что, развиваясь параллельно в своих сферах (с момента отделения транспорта от торговли), два независимых направления логистики вынуждены были взаимодействовать на основе правового законодательства в ин-

интересах конечного потребителя товаров. Подобное возможно только на основе непосредственного взаимодействия независимых субъектов.

Новый этап развития транспортной логистики необходимо связывать с появлением железнодорожного транспорта как одного из ведущих магистральных способов доставки грузов наряду с морским транспортом.

Современный этап развития транспортной логистики нужно соотносить с изобретением контейнера, положенного в основу международной и отечественной контейнерной транспортной системы, которая включает:

- железнодорожно-водные транспортные линии доставки контейнеров, получивших название транспортных коридоров;
- железнодорожные и портовые контейнерные терминалы, соединяющие сухопутные и водные пути, образующие интермодальные грузопроводящие линии перемещения контейнеров;
- транспортные средства всех видов транспорта, в первую очередь морского, железнодорожного, автомобильного и речного;
- тарифную систему;
- правовую транспортную систему.

К сожалению, по международному логистическому рейтингу, в основу которого положен фактор логистической инфраструктуры, наша страна занимает место в 8-м десятке стран. Несмотря на данные обстоятельства, у России есть возможность за счет транспортной логистики интегрироваться в мировую транспортную систему. Возможной оценкой уровня такой интеграции может служить объем транспортно-логистических услуг (в денежном выражении), предоставляемых иностранным клиентам силами и средствами отечественной транспортно-логистической компании как внутри страны, так и за ее пределами.

Следовательно, основным компонентом любой системы, в том числе транспортно-логистической, сегодня является наличие транспортно-логистической компании, полноправного субъекта рынка транспортных услуг – организатора доставки грузов в контейнерах одним или несколькими видами транспорта.

В качестве управленческой структуры компании в целях адаптации

к функциональным особенностям такого перевозчика, как ОАО «РЖД», была рекомендована и реализована трехуровневая вертикально интегрированная система, включающая филиалы без статуса юридического лица и агентства на крупных станциях. Такая структурная схема позволила развиваться без коренной перестройки при изменяющихся внешних условиях, за счет добавления необходимых функций и управленческих единиц. Структура и статус компании позволяют создавать ей представительства, агентства и другие структурные подразделения за рубежом, также реализуя идею интеграции.

В настоящее время интеграция в международную транспортную систему более чем актуальна. Это практически единственная форма экспансии России на международные товарные рынки, поскольку пока отечественная железнодорожная отрасль оказалась более состоятельной по сравнению с отраслями по производству товаров широкого потребления.

Основными преимуществами предприятий (организаций) с вертикально интегрированной структурой [2, 3] являются:

- объективное обеспечение синергии в рамках обслуживаемого пространства;
- рыночный механизм взаимодействия между верхним и нижним уровнем (как у обычного экспедитора) заменяется внутрифирменной организацией связи в единую технологическую цепочку, что влечет сокращение транзакционных расходов;
- наличие лица, принимающего решение в спорных ситуациях;
- способность управленческой структуры на условиях иерархи-

ческого подчинения обрабатывать любым количеством новых функциональных структур, в том числе за рубежом;

- способность вступать в любой альянс на договорных условиях в своих интересах и на условиях исполнения своих функций, связанных с поставкой услуг;
- способность учреждать дочерние общества и создавать совместные предприятия, в том числе за рубежом, а также ликвидировать их в установленном законодательством порядке.

Еще в эпоху административно-командной системы управления народным хозяйством, в эпоху монополии государства на внешнюю торговлю (т.е. в СССР) организатором экспортно-импортных перевозок грузов являлся Союзвнештранс – структура, входившая в состав Министерства внешней торговли. В составе этого ведомства внешне-торговая и транспортная деятельность были четко разделены. Торговлей занимались внешнеторговые объединения, а организацию транспортного процесса централизованно осуществлял Союзвнештранс. Однако его компетентность ограничивалась пределами территории СССР и международными транспортными стыками. Экспансия на внешний рынок транспортных услуг исключалась, поскольку все участвующие структуры имели государственный статус.

Сегодня мы имеем реальную возможность пойти дальше в этом вопросе. Такую возможность дает нам переход страны на рыночные формы хозяйственной деятельности. При этом в сфере железнодорожного транспорта в соответствии с рыноч-



## « Сегодня логистика определена как наука об управлении материальными потоками, а также как управление цепями поставок, хотя, по утверждению американских бизнесменов, содержательная сторона последнего пока до конца не определена.

ными потребностями произошло четкое разъединение сфер хозяйственной деятельности и государственного регулирования этой деятельности. В лице ОАО «РЖД» были также обособлены монопольные функции перевозчика и конкурентные виды деятельности, к которым отнесена и организация, например, контейнерных перевозок. Железнодорожный транспорт персонифицировался, каждому функциональному направлению конкурентной сферы деятельности в соответствии поставлена хозяйствующая структура со статусом юридического лица. В результате в лице ПАО «ТрансКонтейнер» была создана предпринимательская структура, имеющая статус юридического лица, в которой были консолидированы практически все функции, касающиеся организации перевозок грузов в контейнерах [2, 3]. В уставный капитал компании были внесены соответствующие активы, позволяющие проводить транспортно-логистическую деятельность на всем пространстве сети железных дорог, а также за рубежом. Структура и статус компании позволили ей создавать представительства, агентства и другие структурные подразделения за рубежом, также реализуя идею интеграции.

В настоящий момент в составе ПАО «ТрансКонтейнер»:

- 130 офисов продаж своих услуг;
  - 15 филиалов;
  - 37 компаний агентов и региональных партнеров;
  - 7 дочерних и ассоциированных обществ, в том числе за рубежом;
  - 8 зарубежных представительств;
  - 66 терминалов в России и за рубежом.
- База активов включает:
- крупнотоннажных контейнеров – 64,6 тыс. ед.;
  - железнодорожных контейнерных терминалов – 66 ед.;
  - фитинговых платформ – 24,5 тыс. ед.;
  - грузоподъемных средств – 219 ед.;

- автомобильной техники – 660 ед.;
- среднесписочная численность персонала – 3,8 тыс. чел.

На основании этого можно констатировать, что обстоятельства требуют выделения транспортной логистики в самостоятельную отрасль знаний, научного приложения и правового совершенствования, а главное – выделения в определенный вид деятельности на транспорте вообще. Фактически интеграционная деятельность компании уже ведется, и все имеющиеся показатели и цифры об этом свидетельствуют.

В чем же состоят отличия транспортной логистики от прочей, а по сути от торговой логистики. И почему все ее виды должны иметь специфику. К сожалению, этого пока нет. Основным недостатком официальной логистики в том, что она не рассматривается как деятельность. Соответственно, она не отражена в Гражданском кодексе РФ [1] (далее – ГК РФ). Признаком отношения к деятельности является наличие объекта гражданского права, в отношении которого может заключаться сделка (договор). Основными объектами гражданского права выступают вещи, включая товары и услуги, в том числе транспортные [1, с. 128]. Сделками признаются действия граждан и юридических лиц, направленные на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей, т. е., кроме объекта, должны присутствовать и субъекты сделки (договора).

Таким образом, логистика должна представлять собой некую организационно-правовую деятельность (технология), совершаемую в пространстве и во времени, по переходу права собственности (или владения) на соответствующий объект гражданского права от одного собственника (поставщика) к другому (покупателю) в результате соответствующих право-

вых актов (договоров), заключенных между ними. Если это не так, логистика превращается в некую бесполезную идеологию.

Отсутствие направленности современной логистики на заключение сделок иллюстрируется практически всеми ее определениями. Сегодня логистика определена как наука об управлении материальными потоками, а также как управление цепями поставок, хотя, по утверждению американских бизнесменов, содержательная сторона последнего пока до конца не определена. Однако наука и управление не являются объектами гражданского права, в связи с чем логистика представляется средством познания неких абстрактных закономерностей. Вместе с тем под поставкой надо понимать поставку товара, что предусмотрено ГК РФ [1]. Однако поставка не имеет материального воплощения и не эквивалентна материальному потоку. Поставка, согласно ГК РФ [1], реализуется путем отгрузки товара. Под логистикой в данном случае понимаются коммерческие (торговые) действия (купля-продажа или поставка) в отношении товара. При этом в момент отгрузки, что на транспортном языке именуется предъявление к перевозке, товар превращается в груз, попадая в транспортную сферу, где и возникает тот самый материальный поток в виде перевозки груза одним или несколькими видами транспорта. Это уже другая сфера деятельности, объект и предмет деятельности, правовое поле, субъекты, формы организации. Справедливости ради следует сказать, что в реальной жизни разделение сфер деятельности в области логистики уже произошло. Поставки товаров не смешиваются с поставкой (оказанием или предоставлением) транспортных услуг, а сделки по купле-продаже (поставкам) товаров совершаются в соответствии с положениями ГК РФ, хотя в учебниках по логистике об этом вообще не говорится. Более того, в образовательной литературе по логистике, например, экспедиторская деятельность классифицируется как посредническая в сфере товарооборота. Это неверно, поскольку в сфере товарооборота имеются свои посредники. Участниками торгового оборота, кроме продавцов и покупателей, являются дилеры, брокеры,

стокисты, комиссионеры, трейдеры, консигнанты и др. Как видим, здесь нет ни одного субъекта, имеющего отношение к транспорту. Экспедитор не может быть участником торгового оборота по определению, поскольку это не входит в его компетенцию, но в транспортной сфере именно экспедитор является организатором перевозки груза.

В соответствии с вышеизложенным и в целях выделения транспортной логистики в самостоятельный вид логистической деятельности, необходимо признать следующее:

- транспортная логистика является деятельностью, направленной на организацию доставки (перевозки) грузов одним или несколькими видами транспорта и реализуется на рынке транспортных услуг;
- транспортная логистика на практике реализуется посредством деятельности таких субъектов рынка транспортных услуг, как экспедитор, оператор подвижного состава, оператор контейнеров, организатор терминального обслуживания и пр.;
- объектом гражданского права являются транспортные услуги, поставляемые клиентуре в соответствии с положениями ГК РФ (об оферте, договорном праве и пр.), в результате чего между участниками оборота транспортных услуг возникают определенные гражданские отношения и ответственность;
- транспортно-логистическим центром является организация (предприятие) предпринимательского типа, имеющая статус юридического лица, а также располагающая необходимой инфраструктурой и соответствующими активами, позволяющими ей формировать любую конфигурацию цепей поставок транспортных услуг (в отличие от цепей поставок, когда речь идет о поставке товара);
- для подготовки специалистов, способных трудиться в сфере транспортной логистики (в транспортных предприятиях и торговых организациях) необходимо разрабатывать специальные учебные программы.

Необходимо также разработать подходы, позволяющие актуализировать транспортную логистику в соответствии с некоторыми базовыми оп-

ределениями и атрибутами торговой логистики. В частности необходимо:

- дать определение транспортной логистики в терминах ГК РФ;
- ввести понятие поставки транспортной услуги и сформулировать предложения в дополнение к ГК РФ о внесении порядка поставки транспортной услуги, как это сделано в отношении объекта купли-продажи, которая реализуется путем отгрузки;
- уточнить понятие перевозки как транспортировки, совершаемой по договору перевозки;
- определить в какой мере поставка транспортных услуг может иметь отношение к Инкотермс–2010;
- дать определение фокусной компании как компании первичного обращения клиента по поводу предоставления комплекса транспортных услуг;
- разработать концепцию учебного курса для студентов кафедры ЛТСТ МИИТ по программе «Практическая логистика на транспорте»;
- разработать учебные программы по согласованному перечню дисциплин.

Предложенный объем мероприятий не может считаться чем-то новым и необычным. Базой транспортной логистики в сфере железнодорожного и других видов транспорта должна быть грузовая и коммерческая работа, которая в недалеком прошлом выступала основным предметом деятельности и обучения на железнодорожном транспорте. Переход страны на рыночные формы ведения хозяйственной деятельности в сфере железнодорожного транспорта внес коррективы в сферу грузовой и коммерческой работы. Сегодня практически вся эта работа выведена в конкурентный сегмент рынка транспортных услуг, за пределы компетенции договора перевозки. Другими словами, транспортная логистика – это по сути грузовая и коммерческая работа как функционально-правовая форма организации доставки груза одним или несколькими видами транспорта, рассмотренная через призму экспедиторской деятельности.

Термин организации чего-либо как раз и несет логистическую нагрузку независимо от сферы деятельности или объекта гражданского права. Потребность в организационной деятельности возникает в том случае, когда прямые субъекты соответству-

ющего рынка, например продавец товара, поставщик товара, перевозчик груза и др., не имеют возможности самим преодолеть имеющиеся барьеры для выполнения комплекса всех работ по удовлетворению потребности клиента (покупателя, отправителя) в полном объеме и вынуждены привлекать соответствующих посредников (дилеров, экспедиторов). Так, ОАО «РЖД» не может осуществить по договору перевозку контейнера двумя видами транспорта – железнодорожным и морским в международном сообщении, а также не может предоставить для этой перевозки контейнер и др. Для реализации всего комплекса работ перевозчик привлекает организатора в лице своего агента (например, ПАО «ТрансКонтейнер»), который и обеспечивает выполнение всех работ, за исключением самой перевозки по соответствующему договору. При этом понятие барьеров возникает в том случае, когда в цепи поставок товара или транспортных услуг в качестве исполнителей промежуточных действий на определенных этапах участвуют несколько юридических лиц, с которыми организатор (например, перевозчик) заключает соответствующие договоры в пользу своего клиента.

Опыт на примере ПАО «ТрансКонтейнер» показал, что транспортная логистика в теоретическом, практическом и правовом отношениях наиболее приложима к поставкам транспортных услуг в сфере организации перевозок грузов в контейнерах на договорной основе, а также к управлению цепями поставок транспортных услуг при доставке грузов в контейнерах.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Части первая, вторая, третья и четвертая. – М.: Проспект, КноРус. 2015. – 608 с.
2. Баскаков П. В., Матюшин Л. Н. Интеграция в международную транспортную систему (функциональный аспект) // ЭТАП. – 2015. – № 5 – С. 66–88.
3. Баскаков П. В., Матюшин Л. Н. Интеграция в международную транспортную систему (структурно-управленческий аспект) // ЭТАП. – 2016. – № 1 – С. 25–49.