

Н.В. Смирнов, А.В. Новичихин, В.А. Буйвис

Сибирский государственный индустриальный университет

ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВНЕШНИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В результате реформы к железнодорожному транспорту общего пользования будут относиться не только железные дороги и другие хозяйственные подразделения ОАО «РЖД», но и любые другие, соблюдающие законодательство РФ, хозяйствующие субъекты, выступающие в роли перевозчиков, владельцев инфраструктуры, исполнителей работ и услуг в сфере железнодорожного транспорта на условиях публичного договора.

Правоотношения перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев и пользователей железнодорожных подъездных путей необщего пользования определяются в основном Гражданским кодексом РФ и транспортным законодательством: федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ [1], федеральным законом «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 г. (с изменениями на 3.07.2016 г.) № 18-ФЗ [2] (далее – Устав) и многочисленными подзаконными нормативными актами.

Однако в организации внешних железнодорожных перевозок существует пять основных проблем. Одна из них заключается в отставании развития норм транспортного законодательства от развития организации и технологии работы транспорта общего и необщего пользования. Это относится в первую очередь к заявкам на перевозку грузов.

Существуют различные мнения относительно значения заявок на отдельных видах транспорта и их юридической природы:

- заявка – важнейшее средство организации перевозок грузов, в ней определяются задание и показатели, обеспечивающие разовую перевозку;

- заявка – это самостоятельное одностороннее требование грузоотправителя, которое по своей юридической природе является односторонней сделкой;

- заявка на перевозку грузов играет роль только оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов.

Следовательно, ошибочным является утверждение о том, что подачей заявки грузоотправитель принимает на себя перед перевозчиком обязательство использовать транспортные средства, а перевозчик – подать необходимое для погрузки в соответствии с заявкой количество транспортных средств.

Учитывая различные мнения относительно правовой природы заявки на перевозку груза, сформулируем более корректное, на наш взгляд, определение заявки.

Принятая и согласованная перевозчиком заявка на перевозку груза является самостоятельным договором между перевозчиком и грузоотправителем, в соответствии с которым перевозчик обязуется подать грузоотправителю под погрузку установленное заявкой количество транспортных средств в сроки, установленные в заявке, а грузоотправитель обязуется погрузить груз в поданные в соответствии с такой заявкой транспортные средства и предъявить его к перевозке.

Из определения заявки как договора становится понятной ответственность сторон за нарушение его условий. Из этого же определения следует, что условия договора могут определяться соглашением сторон, конечно, при обеспечении паритета договаривающихся сторон.

Для осуществления перевозки грузов железнодорожным транспортом грузоотправитель представляет перевозчику надлежащим образом оформленную и в необходимом количестве экземпляров заявку на перевозку грузов (далее – заявка). Заявка представляется грузоотправителем с указанием количества вагонов и тонн груза, железнодорожных станций назначения и других предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом сведений. В заявке грузоотправитель должен указать срок действия заявки, но не более чем сорок пять дней.

Заявки представляются не менее чем за десять дней до начала перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и не менее чем за пятнадцать дней до начала перевозок грузов в прямом международном сообщении

и непрямом международном сообщении, в прямом и непрямом смешанном сообщении, а также, если пунктами назначения указаны порты [2].

Согласно установленным правилам и в соответствии со ст. 11 Устава перевозчик в лице ОАО «РЖД» рассматривает поступающие к ним заявки в течение двух суток. Далее в соответствии с правилами компания рассматривает заявку еще и как владелец инфраструктуры: не более чем пять дней при перевозках грузов в прямом железнодорожном сообщении и максимум 10 дней при транспортировке в прямом/непрямом международном, смешанном сообщении, а также, если пунктами назначения указаны порты. Таким образом, общий срок рассмотрения заявки РЖД составляет 7 и 12 суток соответственно.

Однако Устав даже с многочисленными его изменениями (которые, впрочем, в незначительной мере учитывают предложения тех, кто пользуется услугами ОАО «РЖД» – единственного перевозчика транспорта общего пользования) устанавливает сроки подачи заявок на перевозку, которые давно не соответствуют реалиям сегодняшнего дня.

При современном развитии информационных технологий на транспорте общего пользования и у грузоотправителей, использовании системы «Этран» заявки должны подаваться за два дня до начала перевозок в местном сообщении, за пять дней – в прямом железнодорожном сообщении, за семь дней – в других видах сообщений.

Министерство транспорта утвердило [3] обновленную форму заявки на перевозку грузов железнодорожным транспортом (форму ГУ-12), которая является единой для всех грузоотправителей. Нововведения: необходимость указания точной даты отгрузки вместо предполагаемой и указание в заявке собственника вагона.

Это и создает *вторую и третью проблемы* организации перевозок.

Точный график отгрузки в рамках ГУ-12 (*вторая проблема*) выполним не для всех. Даже у крупных грузоотправителей существуют отправки, по которым предприятие никогда не сможет попасть в плановый календарь, составленный за 10 суток до начала месяца, когда отсутствует пакет заказов на следующий месяц. Еще сложнее отразить такой график в заявке для предприятий среднего бизнеса. Точную дату отгрузки можно указать только при единой организации работы всех участников перевозки.

Третья проблема – указание в заявке собственника вагона. Так как у многих холдингов есть сервисные контракты или аффилированные операторские компании, поэтому таким грузоотправителям не сложно указать собственника вагона в соответствующем поле. Но у предприятий, не имеющих таких контрактов и аффилированных операторов, это требование снижает вероятность использования заявки без корректировки по факту получения того или иного вагона.

Есть и еще один аспект этой проблемы: по сложившейся практике многие операторы берут друг у друга вагоны в аренду. Такие изменения статуса вагонов, как правило, не регистрируются через базу пономерного учета, как это положено. В итоге грузовладелец зачастую просто не знает, чей вагон к нему пришел.

Четвертая проблема. В начале августа 2014 года вступил в силу технический регламент Таможенного союза, закрепивший положение о том, что механизм продления срока службы вагонов невозможен без модернизации и осуществляется в форме обязательного подтверждения соответствия путем сертификации. Такой путь избрали для повышения безопасности эксплуатации подвижного состава и повышения ответственности ремонтных предприятий. Если до введения технического регламента суть процедур продления срока службы вагонов заключалась в том, чтобы вернуть технические характеристики до уровня заводских, то теперь по новым правилам получить возможность эксплуатировать вагон дальше можно после проведения «модернизации». Толкования самого термина ни в регламентах, ни в постановлениях, ни в других нормативных документах не оказалось, и непонятно, как осуществить модернизацию [4]. Модернизация и сертификация вагонов повышают затраты их владельцев. Эти затраты будут компенсироваться за счет грузоотправителей путем увеличения вагонной составляющей тарифа. Мелкие операторы будут сдавать вагоны в аренду крупным: возвращаемся к *третьей* проблеме.

Пятая проблема заключается в том, что не работает главный показатель эффективности использования вагонов – оборот вагонов на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования (ЖДПНП) вагоны операторских компаний могут простаивать сутками в ожидании выгодных перевозок. Операторские компании не взыскивают с владельцев ЖДПНП плату за пользование вагонами, а их владельцы не взимают с оператор-

ских компаний плату за технологически необоснованное использование ими ЖДПНП. Плата за пользование вагонами была введена для стимулирования владельцев ЖДПНП к сокращению оборота вагонов. Средства, вкладываемые владельцами в развитие ЖДПНП и техническое оснащение грузовых фронтов, окупались сокращением платы за пользование вагонами. Сейчас же такое развитие окупается только в том случае, если за сокращение оборота вагонов их владельцы дают скидку с вагонной составляющей тарифа за перевозку.

Общая же проблема организации внешних железнодорожных перевозок по-прежнему заключается в соотношении уставных и договорных отношений, обеспечении паритета сторон в договорных отношениях, а также в соблюдении норм Устава со стороны ОАО «РЖД», которое часто подменяет нормы Устава и подуставных актов телеграммами и устными распоряжениями в интересах ОАО «РЖД».

В такой ситуации переход к договорным отношениям становится проблематичным.

Реформа железнодорожного транспорта действительно требует серьезной законодательной базы. Написано уже немало критики по поводу законодательной базы, однако законы РФ следует не критиковать, а выполнять, надеясь, что плохой закон долго не проживет. Работать же над тем, чтобы новый закон был лучше, нужно уже сейчас.

Не менее важно правильно применять и использовать в практике взаимоотношений те нормы права, которые уже действуют. Те факты, что железнодорожный перевозчик неправильно применяет или вообще не выполняет нормы транспортного права, являются не предметом обращения к нему с просьбами, предложениями и пожеланиями, а предметом судебных исков и разбирательств. Конечно, это определяется отношением конкретного клиента, пользующегося услугами железной дороги, к транспортному праву, знанием и пониманием этого права. К сожалению, многие крупные руководители транспортных служб, цехов и управлений промышленных предприятий, которые на практике сталкиваются с нарушением их права со стороны железных дорог, относятся к этому как к норме. Они выработали свой индивидуальный стиль взаимоотношений с железными дорогами, в основе которого лежит принцип «не навреди». Таких руководителей можно понять: железные дороги чувствуют себя монополистами не только на рынке транспортных услуг, но и в законодательной сфере.

Управления крупных предприятий имеют в своей структуре юридические отделы, но в них нет юристов, специализирующихся на транспортном праве, которое имеет значительные особенности по сравнению с гражданским правом (иначе зачем его вообще выделять в особую подотрасль). Основные особенности: ограниченная ответственность перевозчика за невыполнение договорных обязательств, обязательный претензионный порядок подачи исковых заявлений в арбитражные суды, преобладание императивных норм права над диспозитивными. Представляется целесообразной специальная подготовка таких юристов, например, получение специалистами транспорта второго, юридического образования.

Очевидно, что предприятия-грузоотправители и грузополучатели, владельцы и пользователи ЖДПНП заинтересованы во взаимовыгодных и урегулированных взаимоотношениях с железнодорожным перевозчиком. Важно, как к этому относится последний. Имеет ли реформа железнодорожного транспорта одной из своих задач улучшение качества обслуживания клиентуры? В настоящее время этого пока не заметно. Проводятся работы в области транспортной логистики, формируется система сервисного транспортного обслуживания, которое должно быть направлено в первую очередь на повышение качества транспортного обслуживания клиентов по принципу: «Клиент всегда прав». Но всегда правым пока остается тот, кто обслуживает: перевозчик в лице ОАО «РЖД». Основной вариант организации транспортного сервиса – работы по их сервисному обслуживанию поручаются самим предприятиям-пользователям транспортных услуг.

Устав (ст. 10) предусматривает, что грузоотправители, грузополучатели при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать с перевозчиками долгосрочные договоры об организации перевозок. Основная цель подобных договоров – урегулирование тех сторон взаимоотношений, которые не получили достаточного нормативного разрешения. В этих договорах можно определить показатели качества организации перевозок, главный из которых – наличие или отсутствие фактора случайности прибытия и отправления поездов (случайные интервалы времени) и вагонов (случайное количество вагонов в сутки), а в идеале – определение согласованного с грузоотправителем, грузополучателем расписания прибытия и отправления поездов. За невыполнение показателей качества организации перевозок в договоре определяется ответственность сторон. Понятно, что

оборот вагонов на ЖДПНП в значительной степени зависит от неравномерного и даже случайного характера поступающего вагонопотока, а расплачивается за это «без вины виноватый». Нормы транспортного права предусматривают ответственность не только за вину, но и за случай.

Фактор случайности формируется в результате определенных действий (или бездействия) всех участников перевозочного процесса.

Грузополучатель часто сам предопределяет фактор случайности, не определяя в договорах поставки сроки отгрузки грузов. Но перед грузополучателем ответственность за неравномерный (случайный) характер поступающих в его адрес груженых и порожних вагонопотоков должен нести перевозчик. Грузоотправитель, в свою очередь, несет ответственность при наличии его вины в невыполнении показателей качества организации перевозок по договору об организации перевозок перед перевозчиком.

К сожалению, договоры об организации перевозок сейчас подменяются не предусмотренными Уставом «Договорами ДЦФТО об организации перевозок», «Договорами о порядке расчетов» и другими, условия которых определяются руководством железных дорог.

Выводы. Можно и дальше рассматривать примеры того, как железные дороги на основе транспортного права и даже нарушая его, строят свои отношения с клиентурой. В результате таких отношений убытки несут не только клиенты, но и сами дороги. Плохое качество обслуживания клиентов оборачивается скрытой потерей объема перевозок и снижением эффективности работы железных дорог. Многие клиенты могли бы предложить взаимовыгодные условия договоров. Но для этого реформа железнодорожного транспорта должна, в первую очередь, предусматривать изменение правоотношений железных дорог с клиентами: изменение соотношения уставных и договорных отношений в пользу по-

следних, увеличение диспозитивных норм права, преобразование транспортного права, в том числе и в право клиента, учитывая, что он всегда прав. Норма железнодорожного права должна применяться, «если иное не установлено в договоре», за исключением норм, касающихся технической эксплуатации транспорта и безопасности движения. Только после этого можно будет реализовать на практике основные принципы транспортной логистики и транспортного сервиса, повысить эффективность работы железнодорожного транспорта общего пользования, промышленно-транспортных комплексов и транспортно-производственного комплекса в целом.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 26.07.2017) // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. – Электронные данные. – М., 2017. – Режим доступа: компьютерная сеть библиотеки Сиб. гос. индустр. ун-та.
2. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 01.05.2017) // КонсультантПлюс: справочно-правовая система. – Электронные данные. – М.; 2017. – Режим доступа: компьютерная сеть библиотеки Сиб. гос. индустр. ун-та.
3. Приказ Минтранса России № 228 от 27.12.2015 г.
4. Левчук Т. Получается, тупик? // Транспорт России. 2016. № 5. С. 5.

© 2018 г. Н.В. Смирнов,
А.В. Новичихин, В.А. Буйвис
Поступила 26 апреля 2018 г.