О СРОКЕ ДОСТАВКИ ЗАМОЛВИТЕ СЛОВО…

*Всё, что будет сказано далее – собственное мнение автора, которое он никому не навязывает и к дискуссии не призывает. Более того, на всякий случай, автор с этим мнением уже не согласен.*

Ситуация на сети дорог была, есть и ещё очень долго будет оставаться напряженной. Кто бы, что не говорил, но абсолютно очевидно, что наш монопольный железнодорожный перевозчик – ОАО РЖД, оказался совершенно не готов к работе в условиях, столь долгожданной, реформы отрасли. В целом, всё бы вроде как хорошо складывается: от вагонных парков избавились, тяга вся в своих руках осталась, на самого разного рода «услугах» клиентам можно очень неплохо зарабатывать, всё хорошо, но вот порожние вагоны мешают. Просто болтаются под ногами, забивают пути и мешают нормально работать.

Для того чтобы максимально ~~парализовать~~ ~~перемещение~~ нормализовать работу с порожним подвижным составом в конце 2011 года появился на свет приказ Минтранса РФ №258, который внес изменения в 10 приказов из числа Правил перевозки грузов железнодорожным транспортом. И все в части работы с порожними вагонами. Теперь настала очередь правил исчисления сроков перевозки.

Не знаю где руководство ОЖДПС взяло столь благостные цифры, согласно которым в первом полугодии 2013 доставка грузов в пределах срока достигла благостных 82,1%. НЕ ЗНАЮ, но спорить не собираюсь. Но очень поверхностный поиск по сайту <http://kad.arbitr.ru/> позволяет увидеть более 100 текущих исков заявленных к ОАО РЖД, по всей территории России, именно за просрочку в доставке грузов и вагонов. Именно порожних вагонов, перевод всего вагонного парка в частные руки мгновенно превратил все порожние вагоны, предъявленные к перевозке, в «грузы на своих осях». На каковые, вне сомнения, начали распространяться эти самые сроки доставки. Суммарная «стоимость» заявленных к перевозчику претензий исчисляется миллионами рублей.

Разумеется, такое развитие событий никак РЖД радовать не может. Следовательно, настал черед внесения корректив в Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом. Принцип подхода к делу понятен и ни у кого удивления, вызывать не должен. Порожние вагоны мешают нормально трудиться и выполнять показатели! Мелкие операторы тоже мешают, вагонов мало – суеты много.

Здесь мы должны совершенно искренне поблагодарить авторов поправок за то, что это именно поправки, да, пусть и увеличивающие сроки доставки. Но ведь совсем их не отменяют. Пока. Нам известно, что в недрах РЖД зреет мнение о том, что такое понятие как «срок доставки» давно следует убрать из текущего обихода.

Как это не парадоксально звучит, но логика авторов идеи понятна, ибо понятие «исчисление срока доставки» сегодня действительно выглядит неким атавизмом. В России только на железнодорожном транспорте действуют нормы исчисления сроков доставки грузов. Ни на одном другом виде транспорта такого нет. Их нет во всём мире! Во всех международных транспортных конвенциях понятие «срок доставки» присутствует, а вот никаких норм и правил по исчислению этого срока нет.

Конвенции говорят о том, что перевозчик обязан доставить груз до места назначения в «разумные сроки». Но вот о том, чей именно разум и какие сроки, каким образом рассчитал, не говорится ни слова. А раз нет утвержденных правил и/или принципов расчета, то само понятие «разумные сроки» начинает очень сильно варьироваться.

Не нравится? Обращайтесь в суд. Надо отметить, что мировая судебная практика знает единичные случаи, когда суд признавал, что фактическая доставка груза была осуществлена перевозчиком за пределами «разумных сроков» для конкретного вида транспорта. И такое положение вещей устраивает весь цивилизованный мир. И вот тут возникают два странных вопроса:

1. А что Россия не относится ко «всему цивилизованному миру» и не может жить как все?
2. Что произойдёт если отменить жесткое нормирование сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, если в условиях сдерживания со стороны правил перевозок и угрозы судебного преследования у нас задерживается в пути сверх нормы каждый пятый вагон?