

Е. В. Жердяева, М. В. Фоменко
*Кузбасский государственный технический университет
им. Т.Ф. Горбачева, Кемерово, Россия*

ПРАВОВАЯ КУЛЬТУРА ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПО ПЕРЕВОЗКЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

научный руководитель: ст. преп. кафедры истории, философии
и социальных наук Козырева М. В.

Улучшение пассажирских перевозок на железнодорожных дорогах России, обусловлена их огромной социально-экономической ролью в экономике страны. В условиях перехода к рыночным отношениям роль рационализации транспорта существенно возрастает, что на сегодняшний день особо актуально. Перевозки занимают особое место в работе транспорта. Это обусловлено их высоким социально-экономическим значением в жизни общества и выполнением одной из важнейших гарантий государства - свободы передвижения. В работе проанализированные основные проблемы, негативно влияющие на услуги по перевозке железнодорожным транспортом.

Ключевые слова: транспорт, экономика, нормативы, услуги, претензия, структура, железнодорожные перевозки.

Роль железнодорожного транспорта в России трудно переоценить, ведь он является одним из крупнейших в мире, благодаря чему обеспечивается 25 % мирового грузооборота, и около 15% мирового пассажирооборота [Значение ..., 2019].

К сожалению, в современной России пассажирские железнодорожные перевозки сопряжены с целым рядом проблем. При этом целесообразно, рассматривать перевозки пригородными поездами и поездами дальнего следования в одной плоскости, акцентируя внимание на существенных проблемах, свойственных каждому из них. Стоит отметить, что все рассматриваемые проблемы взаимосвязаны. Тесно связаны с вопросами нормативно-правового регулирования железнодорожных перевозок, уровнем правовой культуры [Золотухин В. М., Сулова, 2011, с. 180] как самого перевозчика, так и различных субъектов, пользующихся их услугами (пассажиры и т.д.). Решение одной проблемы не свидетельствует о решении другой, более того, появляются новые, которые обусловлены современной российской социокультурной ментальностью [Золотухин, Родионов, 2014, с. 21].

К наиболее значимым проблемам, оказывающим влияние на культуру (или ее отсутствие) перевозок, стабильность социально-экономического развития регионов [Zolotukhin, Stepantsova, Kozyreva, Tarasenko., Stepantsov, 2017], качество жизни [Козырева, Махалов, 2075] населения и т.д. можно отнести:

Во-первых, это проблема стоимости услуги. Рост тарифов на железнодорожные перевозки в последние годы вызвал большой общественный резонанс с точки зрения доступности перевозок на железнодорожном транспорте для населения. В то же время, рост тарифов не привел к улучшению финансового положения транспортных компаний.

По мнению специалистов, пригородные перевозки обычно убыточны, и только повышением стоимости билетов решить эту проблему невозможно. Так, в 2015 г. наблюдался железнодорожный коллапс в масштабах всей России: в начале года начали отменять пригородные поезда. Основная причина такого коллапса – нерентабельная деятельность железнодорожных перевозчиков. В соответствии с новой схемой работы РЖД стоимость услуги пригородной перевозки для населения значительно занижена. [В РЖД ..., 2019]. Однако, в поездах дальнего следования устанавливается понижающий коэффициент к тарифам на проезд для лиц с ограниченными физическими возможностями.

«Разницу между экономически обоснованным тарифом и платой населения компенсирует областной бюджет. В Кузбассе она составляет около 50%. К примеру, если пассажир платит 50 руб., то полная стоимость проезда составляет 100 руб.» [Иванова, 2015].

Тем не менее, органы исполнительной власти субъектов РФ не компенсируют данную часть расходов. В целях сокращения компенсационных выплат железнодорожным компаниям и избежание судебных разбирательств областные администрации приняли решение о сокращении значительного количества пригородных перевозок. Рентабельность пригородных перевозок остается низкой. Основными причинами являются, во-первых, нестабиль-

ность пассажиропотока, а во вторую – изношенности подвижного состава и значительных расходов на его содержание [Иванова, 2015].

Во-вторых, это качество и комфортность предоставляемых услуг и их соответствия внутригосударственным и международным стандартам. К этому можно добавить и инфраструктуру вокзалов, аэропортов и т.д.

Значительная часть подвижного состава функционирует с 1970-х годов, в вагонах отсутствуют кондиционеры, не всегда работает отопление, много мусора. Дополнительные трудности законопослушным пассажирам причиняют турникеты, затрудняющие свободное перемещение на платформе, однако не гарантирующие безопасности гражданам, пользующимся транспортными услугами.

Сравнительный анализ приведенный в таблице 1, показывает большую разность, как во времени, так и в стоимости перевозок [Смирнова, 2019; Билеты плюс, 2019].

Таблица 1

Сравнительный анализ между воздушным и железнодорожным перевозчиком

Направление	Способ передвижения	Стоимость	Время
Москва - Сочи	Самолет	от 3 800 рублей	2,5 часа
	Плацкарт	от 9 650 рублей	24 часа
	Купе	от 14 600 рублей	24 часа
Москва - Санкт-Петербург	Самолет	от 3 200 рублей	1,5 часов
	Сидячее место	от 1 250 рублей	От 6,5 - 7 часов
	«Сапсан»	от 2 200 рублей	От 3 ч. 40 минут
	Плацкарт	от 2 000 рублей	От 6,5 - 7 часов
	Купе	от 2 000 – 2 800 рублей	
Кемерово - Москва	Плацкарт	от 8 916 рублей	54 часа
	Купе	от 12 945 рублей	
	Самолет	от 12 700 рублей	4 ч. 20 мин

Однако, к примеру, в г. Кемерово, порой воздушный транспорт будет выгодней, так как железнодорожная развязка в городе плохо развита. Город считается «тупиковой» станцией, который не имеет хорошей разветвлённости в направлениях различного следования.

Основные железнодорожные узлы для Кемеровской области это: Новокузнецк, Мариинск, Тайга, Юрга, Топки, Белово-Артышта [Кемеровская, 2019]. Зачастую горожанам приходится доезжать до другого города, чтобы уже из него уехать в нужном направлении. Из г. Кемерово отправляется меньше поездов, чем на других станциях области, так как это вызвано особенностями спроса на пассажирские железнодорожные перевозки.

В такую проблему региональные областные власти и перевозчик вогнали себя сами, не создавая расширенную и востребованную транспортную инфраструктуру, удовлетворяющую потребности населения с точки зрения региональной и межрегиональной доступности как в рамках грузоперевозок, так и перевозок пассажиров. Прежде всего, речь идет о негативной практике региональной власти по привлечению в государственный сектор экономики субъектов малого и среднего предпринимательства [Левин, Саблин, Руцкий 2018, с. 13]. Существует определенная правовая несогласованность интересов региональной власти и федеральным центром в лице монополиста, а именно РЖД и его правовой деятельности на основании Устава железнодорожного транспорта [ФЗ «Устав ..., 2003]

Основной принцип системы ценовой политики заключается в следующем: чем выше спрос, тем выше цена на билеты. Соответственно, если население может себе позволить покупку билетов на железнодорожные перевозки, то цена будет высокой. Если происходит все же обратная сторона, снижение дохода населения, то стоимость тарифов на билет падает, а иногда и вообще прекращается связи с нерентабельностью.

Стоимость проезда зависит не только от уровня дохода населения, но и от таких факторов, как:

- категория поезда;

- сезонность;
- количество предложенных мест в поезде;
- количество конкурентов;
- количество дней до отправления поезда.

Так, к примеру, среднемесячный доход в г. Кемерово за 2018 год составляет 28400 рублей, в г. Москва – 43700 рублей [Среднемесячный ..., 2019].

Однако, в г. Кемерово конкуренты по перевозке железнодорожным путем отсутствуют и у населения нет выбора перевозчика. В г. Москве конкуренты занимают около 38% всей сферы, и другие организации всячески пытаются заманить своими ценами на услуги. Невозможно устанавливать высокие цены на услугу, если уровень дохода населения крайне мала.

Увеличение спроса способствует увеличению и расширению сферы железнодорожных перевозок. Это большая возможность для открытий новых направлений, реконструкция и строительство новых депо и увеличение рабочих мест. Соответственно, уровень социальной инфраструктуры мог бы повыситься в несколько раз.

Негативные результаты реформирования системы железнодорожного транспорта ярко отражают тот факт, что под влиянием совокупности нерешённых организационных и управленческих проблем, методами и формами утверждения тарифов за последние 5 лет, а также правовая практика решения спорных и конфликтных вопросов неоднократно подверглась критике как со стороны региональной власти, так и на федеральном уровне. Речь, прежде всего, идет о формировании организационной и правовой культуре, которая так или иначе связана с российской социокультурной ментальностью и всеми вытекающими из этого последствиями.

В третьих, это формирование нормативно-правовой базы и специфика ее применения. Правовая культура оказания услуг по перевозке, имеет громадное значение в процессе производства и распределении материальных благ. Среди других видов транспорта, железнодорожный транспорт имеет

большое значение в деле дальнейшего развития производительных сил страны, обеспечения национальной безопасности и повышения материального благосостояния.

Нормативно-правовое регулирование рынка железнодорожных перевозок осуществляется посредством Федерального закона от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях», следовательно, данный сектор экономики к естественно-монополистическому рынку (п. 1 ст. 4 Закона) [ФЗ «О естественных...», 1995].

Вся деятельность железнодорожных предприятий, как в отношении сооружения их линий, так и в отношении их эксплуатации, всецело проникнута началами публичного, государственного свойства.

Все частные организации действуют в общественных интересах, осуществляют задачи, поставленные им государственной властью, и во всех своих действиях подчиняются ее предписаниям и правилам. Поэтому все частные организации находятся в одинаковом положении. В частном железнодорожном хозяйстве, прежде всего, отсутствует право частной собственности (частная собственность имеет место в рамках оказания тех или иных услуг при аренде помещений, находящихся в государственной собственности): ни один из признаков и ни одна из составных частей последней ни в отношении обладания, ни пользования, ни распоряжения не имеют места. Установление всякого рода прав на железную дорогу и на пользование ею, равно как и все распоряжения относительно ее основываются на публичном, а не на частном праве. Чтобы стать частной организацией, им надо пройти длинный и трудный путь последовательной переработки своих частнопромышленных основ и проникнуться началами публично-правового свойства.

Это является одной из причин при установлении тарифов на предоставление тех или иных услуг. Поэтому, взаимоотношения Министерства путей сообщения и частных организаций, связаны с многочисленными злоупотреблениями, хотя требования законов предусматривает установление предельных тарифных ставок, превышать которые не имеют права.

Доля услуг принадлежащий РЖД, почти 65,3%, иные частные компании занимают 34,7% услуг, но и здесь не все так просто. РЖД имеет также дочерние и зависимые компании, (такие как АО «Желдорреммаш», АО «Железнодорожная торговая компания», АО «Московская кольцевая железная дорога», АО «Торговый дом РЖД» и т.д.), которые как раз и входят в 34,7%, как частники [Российские ..., 2019].

Что касается монополизации такого рынка, то, по нашему мнению, на сегодняшний день изменений в ближайшее время не предвидится. Данная проблема будет не актуальной до тех пор, пока правительство конкретно не возьмется за реформирование этой сферы. Не исчезнет, или, по крайней мере, не появится кроме РЖД иной продавец на рынке железнодорожных перевозок. Фирмы, имеющие свои локомотивы, либо сдают их в аренду РЖД, либо осуществляют перевозки по выделенным направлениям.

РЖД, ограничивает всякий доступ частных перевозчиков на железные дороги, через Правительство РФ, подавляя тем самым конкуренцию. На сегодняшний день РЖД – монополист.

Но такая монополия приводит к тому, что покупатели не имеют возможность оказывать влияние на перевозчика. Поэтому увеличение цен снижает жизненный уровень населения. Приостанавливается научно-технический прогресс из-за отсутствия конкуренции.

Поэтому законом от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» предусматривается демополизация этого рынка и сохранение естественно-монополистического рынка исключительно в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. В соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, утв. постановлением Правительства РФ от 18.05.2001 № 384, и Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, рынок железнодорожных перевозок в переходный период будет неоднородным с точки зрения конкурентоспособности [ФЗ «О естественных..., 1995].

В связи со сложностью и многогранностью правоотношений в сфере железнодорожного транспорта с законодательством, регулирующим эти отношения, Конституция РФ содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту. Конституция (ст. 71) относит управление федеральным транспортом, путями сообщения к ведению Российской Федерации. Основопологающие положения, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта, заложены в ГК РФ [Конституция, 1993].

Действующие нормативно-правовые акты не образуют прочной юридической и экономической основы пригородного сообщения. Отсутствует механизм точного определения постоянно меняющихся параметров рынка.

Библиографический список

Билеты плюс [электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL:<https://biletplus.ru/aviability/kemerovo-kej/moskva-mow> (Дата обращения 16.05. 2019).

В РЖД объяснили причину всколыхнувшей страну отмены пригородных поездов [электронный ресурс] // АО «Телекомпания НТВ». – Режим доступа : <https://www.ntv.ru/novosti/1302176/> (Дата обращения 16.05. 2019).

Золотухин В. М., Родионов А. В. Социально-философский и социокультурный аспекты российской ментальности. // Вестник КемГУКИ, 2014. – № 4. – С. 17–24.

Золотухин В. М., Суслова С. В. Правовая культура и образование // Вестник Кемеровского государственного университета, 2011. – № 2. – С. 178–181.

Значение железнодорожного транспорта [электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL:<http://www.modelzd.ru/ustroystvo-zhd/znachenie-zhd-transporta.html> (Дата обращения 16.05. 2019).

Иванова А. Туда-сюда. Электрички вернули не все? [Электронный ресурс] / А. Иванова // Аргументы и факты. – 2015. – № 7. (Дата обращения 16.05. 2019).

Кемеровская железная дорога [электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL:http://rzd.company/index.php/Кемеровская_железная_дорога (Дата обращения 16.05. 2019).

Козырева М. В., Махалов М. С. Концепции культуры в контексте качества жизни // Вестник Кемеровского государственного университета, 2015. – № 2-4 (62). – С. 210-213.

Конституция Российской Федерации : принята всенар. голосованием 12 декабря 1993 г. [с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ] // Собрание законодательства Российской Федерации. – 14.09.2009. – № 4. – ст. 445

Российские железные дороги [электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL:https://ru.wikipedia.org/wiki/Российские_железные_дороги (Дата обращения 16.05. 2019).

Левин, С. Н., Саблин К.С., Рудкий В.Н. Практики взаимодействия предпринимателей с властью в регионах «ресурсного типа» современной России: «картины власти» и подходы к исследованию [Текст] // Мир России. 2018. – Т. 27. № 3. – С.6–27.

Смирнова Ю. Что дешевле - поезд или самолет? Сравниваем цены на самых популярных маршрутах по России [электронный ресурс] // «Комсомольская правда». – Режим доступа. – URL: <https://www.kem.kp.ru/daily/26494/3363467/> (Дата обращения 16.05. 2019).

Среднемесячный доход от трудовой деятельности. – Режим доступа. – URL: <http://www.meteorf.ru/upload/iblock/88c/Прогнозное%20значение%20среднемесячного%20дохода%20от%20трудовой%20деятельн.pdf> (Дата обращения 16.05. 2019).

Федеральный закон «О естественных монополиях» от 17.08.1995 № 147-ФЗ (последняя редакция) [электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7578/ (Дата обращения 16.05. 2019).

Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 № 18-ФЗ (последняя редакция) [электронный ресурс]. – Режим доступа. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/ (Дата обращения 16.05. 2019).

Zolotukhin V., Stepantsova E., Kozyreva M., Tarasenko A., Stepantsov A. (2017) The problems of correlation the life quality and interpersonal dialogue in legal practice of mining regions, 2017. 040114 – DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/20171504014>

E. V. Gordeeva, M. V. Fomenko

T.F. Gorbachev Kuzbass State Technical University, Kemerovo, Russia

LEGAL CULTURE OF RENDERING TRANSPORT SERVICES BY RAILWAY TRANSPORT

supervisor: senior lecturer, prep.of the Department of History,
Philosophy and Social Sciences M.V. Kozyreva

Annotation: the improvement of passenger traffic on the railways of Russia, due to their huge socio-economic role in the economy. In the conditions of transition to market relations, the role of rationalization of transport increases significantly, which is especially important today. Transportation takes a special place in the work of transport. This is due to their high socio-economic importance in the life of society and the implementation of one of the most important guarantees of the state - freedom of movement. The paper analyzed the main problems that adversely affect the services of transportation by rail.

Key words: transport, economics, standards, services, claim, structure, rail transportation.