

УДК 94(47).084.5-9

Д.В. Воронин

## РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ ПО ПОСТАВКАМ УГЛЯ В 1970–1980-е ГОДЫ (НА ПРИМЕРЕ КЕМЕРОВСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО АРБИТРАЖА)

*Рассматривается работа Кемеровского государственного арбитража по разрешению споров по поставкам угля в 1970–1980-е гг. Недостатки существовавшего хозяйственного механизма активно, всесторонне и, что особенно важно, объективно вскрывались органами арбитража, не имевшими каких-либо полномочий по принятию решений в экономической сфере. Меры арбитража всегда давали положительный, но временный эффект.*

*Ключевые слова: плановая экономика, государственный арбитраж, диктат потребителя, «теневая» деятельность, арбитражная практика.*

Развитие институтов арбитража в разных формах и на разных исторических этапах – тема, обделенная вниманием историков, в том числе и историков права. «Необходимо отметить, – справедливо указывает Е.С. Андреева, – что в последнее время не уделяется должного внимания истории становления и развития арбитража в России. Об этом свидетельствует отсутствие исследований и публикаций в отечественной литературе» [1. С. 6]. Автор несколько преувеличивает, так как публикации все же есть, причем как в формате статей, так и в формате диссертационных и монографических исследований. Однако несколько работ при отсутствии научной школы, региональных исследований, сколько-нибудь заметных дискуссий свидетельствуют лишь о вялом интересе научного сообщества к чрезвычайно важному с точки зрения становления системы экономического правосудия опыту его развития. В то же время опыт деятельности Госарбитража советского времени весьма актуален как в плане историко-правовом, так и в плане историко-экономическом, о чем наглядно свидетельствует активная позиция Госарбитража Кемеровской области в деле борьбы с потерями и хищениями угля в 1960–1980-е гг. В исторической литературе в этом контексте вопрос никогда не рассматривался, так как считалось, что «бой за уголь» ведут шахтеры, их непосредственные и партийные руководители. Они же должны были бороться и с потерями, но на практике этого не делали.

За годы своего существования Государственный арбитраж при Кемеровском облисполкоме рассмотрел десятки тысяч хозяйственных споров сотен предприятий, касающихся соблюдения плановой и договорной дисциплины, качества продукции и т.п. В общей массе дел необходимо выделить важнейшие, имевшие приоритетное значение для основных отраслей промышленности Куз-

басса. Категории споров, на которых мы остановимся ниже, были характерны для всего периода существования Кемеровской области, в силу устойчивости и живучести причин, их порождавших. Плановая экономика при кажущемся совершенстве и отлаженности механизма договорного взаимодействия предприятий давала сбои, порождавшие периодические и хронические кризисы и дефициты, следствием которых были конфликты интересов государственных предприятий и ведомств, а также споры между ними.

Кузбасс традиционно считался «всесоюзной кочегаркой» – лидером по добыче угля и концентрации угольных предприятий, поэтому значительная часть споров, поступающая в Государственный арбитраж, так или иначе, была связана с поставками угля. В Кемеровский арбитраж ежегодно поступало более тысячи исков получателей по недогрузке угля. За 1970 г. недогруз угля составил по Кузбассу более 700 вагонов. Только на КМК не поступило 530 вагонов. Часть поставщиков (Томусинский карьер 3–4, Беловская ЦОФ и др.) систематически и, по выводам арбитража, сознательно недогружали уголь. Иски потребителей они не оспаривали, решения не обжаловали. К Беловской ЦОФ поступало до 30 исков в месяц и все удовлетворялись. Томусинский разрез ни по одному из 190 дел не дал ответа на претензии потребителей [2. Л. 24–28].

Причинами сложившегося положения арбитраж называл погрузку по маркшейдерскому обмеру, без взвешивания, а также «коммерческую недобросовестность должностных лиц». Кроме того, арбитраж обоснованно делал вывод о том, что взысканные с предприятий суммы ущерба, в том числе госпошлина, «ни в какой мере не могут быть сравнимы с выгодами, получаемыми разрезом от выполнения плана добычи угля, так как в плановых показателях недогрузки не учитывают-

ся» [2. Л. 29]. В 1971 г. в Кемеровском арбитраже было разрешено 744 спора по недогрузке угля. С угольных предприятий Кузбасса было взыскано 349 тыс. руб., что по тем временам представляло собой значительную сумму. В 1972 г. шахты не оспаривали более 60% претензий. Грузоотправители чаще стали взвешивать уголь при отправке, как следствие – арбитраж стал отказывать в удовлетворении исков потребителей на том основании, что получатели при наличии признаков утраты грузов в пути своевременно не требовали составления актов для предъявления претензий железной дороге [3. Л. 3–5].

Эффект вновь оказался временным. Переписка арбитража по недогрузу угля подчас имела весьма резкий тон. В 1973 г. директор Череповецкого металлургического завода жаловался на Кемеровский областной арбитраж в Государственный арбитраж РСФСР и, «угрожая центральной печатью», требовал принять решение по поставкам угля из Кузбасса в их пользу. Кемеровский областной арбитраж, в свою очередь, указал директору на ряд допущенных его предприятием серьезных нарушений [4. Л. 20].

В 1974 г., когда общий недогруз угля составил 60,4 тыс. т., арбитраж вынужден был констатировать, что «недогрузки угля по 10 и более тонн на каждый вагон для предприятий стали по существу нормой». На многих предприятиях вес продолжали определять обмером. Угольщики списывали потери на железную дорогу, ссылаясь на утрату груза в пути. Согласно ст. 149 Устава железных дорог СССР, в случае выдачи груза получателю в исправном вагоне с исправными пломбами отправителя или на открытом подвижном составе без следов недостачи железная дорога освобождается от ответственности за недостачу, порчу или повреждение груза, если не будет доказана ее вина в его несохранности. Арбитраж разъяснял, что это не снимает с них ответственности, так как отправители должны принимать меры по предотвращению утраты (уплотнение швов и т.п.). Кроме того, доводы о потерях 6–7 и более тонн за 50–70 км пути выглядели явно неубедительно [4. Л. 39–40].

Выполняя возложенную на него функцию по улучшению работы хозяйственного механизма, арбитраж, стремясь сократить поступление бесспорных исков, обобщил и передал в Министерство угольной промышленности свои рекомендации. В результате принятых мер количество исков сократилось втрое [5. Д. 7. Л. 2]. Что характерно для административного типа экономики – эффект оказался кратковременным. Вскоре ситуация вернулась к исходной точке. В 1971–1975 гг. Кемеров-

ский Госарбитраж ежегодно рассматривал уже 900–1000 дел по недостачам угля, устанавливая недостачи топлива в объемах 60–70 тыс. т. с взысканиями на общую сумму 700 тыс. руб. [6. Д. 63. Л. 39]

Во второй половине 1970-х гг. серьезных сдвигов в деле ликвидации недогрузов угля на шахтах и разрезах Кузбасса не произошло. В 1979 г. арбитраж рассмотрел 442 иска по недостачам угля, из которых 315 были удовлетворены. Приемка составов с углем шла с нарушением требований. Потребители недополучили 26 тыс. т. угля на 125,5 тыс. руб. Причину потерь арбитраж видел в выдувании угля из вагонов в пути следования, погрузке в неисправный состав. Защитные средства не применялись так как для добывающих предприятиям это было дорого, а железная дорога не считала себя ответственной предоставляя стандартный подвижной состав [7. Д. 54. Л. 56]. В итоге на рубеже 1970–1980 гг. недостачи угля стали достигать 20–40% отправленного груза, а споры по этим вопросам составляли примерно половину всех споров по поводу недопоставок продукции. Стремясь пресечь нарушения, а также разгрузить себя, арбитраж проводил обобщения по данным делам и направлял их предприятиям и в Министерство угольной промышленности, настаивая, чтобы угольные предприятия навели порядок в весовом хозяйстве и на отгрузке, а в случае возникновения споров решали их в претензионном порядке. Меры арбитража всегда давали положительный, но временный эффект.

В 1980 г. арбитраж разрешил 594 спора по недопоставке, недостаче и безнарядной поставке угля. Покупатели не получили 52 тыс. т угля, который по выводам арбитража был «утрачен безвозвратно», по причине «коммерческой неисправности вагонного парка». В ходе проверки госарбитрами подвижного состава выяснилось, что для перевозки сыпучих грузов было технически пригодно лишь 13% вагонов. Сообщения по недостачам направлялись в обком партии, прокуратуру. Кроме того, в 1980 г. безнарядно, т.е. на предусмотренные планом нужды и не предусмотренные планом потребителям, было отпущено 214 тыс. т. угля на 1,5 млн руб. [7. Л. 96].

В 1980 г. и первой половине 1981 г. потребители недополучили уже 100 тыс. т угля. Половина этого объема была недогружена и утрачена в пути по вине треста «Кемеровоуголь». Около 40 тыс. т было утрачено в пути ввиду «погрузки мелких фракций угля в неисправные вагоны», а также его выдувания в процессе перевозки. Загрузка определялась на глазок, недогрузки достигали 20 т на ва-

гон, таким образом, вагоны шли незаполненные. По оценке Кемеровского Госарбитража, за полтора года холостой пробег от Кузбасса до европейской части СССР составил более 1500 вагонов [8. Л. 15].

В 1984 г. в арбитраж поступило 588 исков по недостатке угля". В 1985 г. – 935 исков. Потребитель недополучил угля на 1288 тыс. руб., требования были удовлетворены на 548 тыс. руб. Основными причинами недостатка арбитраж видел загрузку «на глазок», обмером. В результате недостача 1–5 т по-прежнему считалась обычной (хотя и нигде не регламентировалась), а нередко доходила до 20 т. Угольные предприятия ежегодно предъявляли потребителям счета на оплату в среднем более чем на 30 тыс. т фактически не отгруженного угля. Некоторые разрезы объясняли завышение веса на 5 т претензиями железной дороги о недогрузе при перевозке" [9. Л. 100–104]. Арбитраж констатировал, что «ряд руководителей твердо стали на путь очковтирательства». В 1986 г. Кемеровский арбитраж рассмотрел более 1000 споров о недостатке угля. Объяснения причин недостатка угля заметно эволюционировали от «выдувания» к хищениям. Уголь использовался для реализации сверх нормативов «на собственные нужды», а нередко и просто исчезал неизвестно куда. Решение задачи обеспечения целостной доставки угля потребителю в действовавшей экономической системе так и не было найдено.

Проведенное нами исследование выявило также сезонный характер численности исков. Так, зимой поступали иски по качеству поставки и смерзаемости угля [8. Л. 15]. Предусмотренные ведомственными инструкциями киркование и перелопачивание сыпучих грузов занимали время простоя вагонов, а взрывные работы к углю не применялись. В связи с тем, что большинство получателей неграмотно проводили приемку и неправильно составляли претензии, они нередко получали отказы в арбитраже и не могли возместить свои убытки от переработки замерзшего угля [10. Л. 13]. Транспортировка проводилась по «Правилам перевозки смерзающихся грузов» и Инструктивному письму Государственного арбитража при Совете Министров СССР от 16 августа 1966 г. № 1–32 «О взыскании убытков, возникающих в связи с разгрузкой смерзающихся грузов».

Изучение арбитражной практики 1970–1980-х гг. на примере угольной отрасли показало, что для плановой экономики были характерны: диктат потребителя и его фактическая безответственность, крайнее несовершенство технологий перевозки энергоносителей, «теневая» деятельность. Все перечисленное применительно к советской экономике в целом известно. Важно другое, недостатки существовавшего хозяйственного механизма активно, всестороннее и, что особенно важно, объективно вскрывались органами арбитража, не имевшими каких-либо полномочий по принятию решений в экономической сфере. В определенной мере можно согласиться с тем, что «государственные арбитражи, которые работали в советский период, конечно, были заточены под другое – под плановую экономику» [11], однако безусловная их «острота» редко давала требуемый эффект. Обобщенная аналитическая информация арбитража предоставлялась прокуратуре, партийным органам и министерствам, однако реальных шагов по нормализации ситуации данные ведомства не делали, а то, что делалось, имело временный, паллиативный эффект.

Изучение арбитражной практики 1970–1980-х гг. на примере угольной отрасли также показало постепенное нарастание кризисных явлений в плановом хозяйственном механизме, выявило признаки его постепенного разрушения и замены «явочным», пока в то время «теневым» рыночным механизмом.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. *Андреева Е.С.* Становление и развитие арбитражных судов в России в период с 1922 г. по 1993 г. (Историко-правовой аспект): дис. ... канд. юрид. наук. М., 2002. С. 6.
2. *Государственный архив Кемеровской области (ГАКО).* Ф. Р-255. Оп. 1. Д. 8.
3. *ГАКО.* Ф. Р-255. Оп. 1. Д. 12.
4. *ГАКО.* Ф. Р-255. Оп. 1. Д. 13.
5. *ГАКО.* Ф. Р-255. Оп. 1. Д. 7.
6. *ГАКО.* Ф. Р-255. Оп. 1. Д. 63.
7. *ГАКО.* Ф. Р-255. Оп. 1. Д. 54.
8. *ГАКО.* Ф. Р-255. Оп. 1. Д. 85.
9. *ГАКО.* Ф. Р-255. Оп. 1. Д. 72.
10. *ГАКО.* Ф. Р-255. Оп. 1. Д. 99.
11. *Выступление Президента РФ на встрече с судьями арбитражных судов РФ 27 января 2012 года // Президент России.* Официальный сайт <http://www.kremlin.ru/news/14389>