

УДК 656.2241.225

В. Г. Гизатуллина, Е. В. Солодышева

Белорусский государственный университет транспорта

Д. Н. Кушнеров

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины

МЕТОДИКА РАСЧЕТА МАТЕРИАЛЬНОГО УЩЕРБА (УБЫТКОВ) ОТ НАРУШЕНИЙ ПО СОХРАННОСТИ, ПРИ ХИЩЕНИЯХ И ПОВРЕЖДЕНИЯХ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ, ПОВРЕЖДЕНИЯХ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И ПУТИ

Рассматриваются различные типы нарушений безопасности на железной дороге, последствия, к которым они приводят, и методика расчета материального ущерба.

Железнодорожный транспорт республики представляет собой уникальную и сложную технологическую систему. Перевозки по железной дороге выполняются по технологическому процессу, отклонения параметров которого от номинальных значений, превышающие пороговые величины, приводят к потерям больших материальных ценностей, к созданию угрозы здоровью и жизни людей как участников перевозки, так и проживающих в зоне тяготения к транспортным коммуникациям, к невосполнимому ущербу окружающей среде.

Состояние безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте республики оценивается количеством нарушений безопасности (браков), допущенным за год. В соответствии с принятой классификацией к нарушениям безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте относятся крушение, авария, особые случаи брака в поездной работе.

В основу расчета убытков от всех видов несохранности и повреждений как перевозимых грузов, так и имущества железной дороги должен быть положен принцип полного учета причиненного материального ущерба двум сторонам: клиенту и железной дороге.

В зависимости от причин, степени и вида нарушений сохранности и повреждений различна и методика расчета материального ущерба.

Методика расчета материального ущерба от нарушения условий сохранности перевозимых грузов. При нарушении условий сохранности перевозимых грузов материальный ущерб несет клиент (грузоотправитель), поэтому железная дорога должна его компенсировать.

При определении размера суммы, подлежащей возмещению за утрату и повреждение груза, надлежит руководствоваться Уставом железнодорожного транспорта или международными Соглашениями.

Если грузоотправитель сдал к перевозке груз без объявления его ценности, то материальный ущерб, который должна железная дорога компенсировать клиенту, рассчитывается следующим образом:

– при повреждении груза

$$M_y = \Delta C_d^{гр},$$

где M_y – размер материального ущерба;

$\Delta C_d^{гр}$ – величина, на которую понизилась действительная стоимость груза;

– при утрате груза

$$M_y = C_d^{гр},$$

где $C_d^{гр}$ – действительная стоимость утраченного груза.

При компенсации клиенту материального ущерба в первую очередь необходимо установить, правильно ли указана в претензионном заявлении цена и стоимость утраченного или поврежденного груза и правильно ли исчислена общая сумма претензии.

Для правильного определения стоимости утраченного груза по претензии необходимо установить, по какой цене – оптовой, розничной, свободной (договорной) – заявлена претензия. Если к претензии приложен счет, то сумма ущерба определяется по цене, указанной в счете.

Если грузоотправитель сдал к перевозке груз и объявил его ценность, то величина материального ущерба при утрате груза равна объявленной ценности (стоимости) груза.

Размеры возмещения за утрату груза, принятого к перевозке с объявленной ценностью, согласно Правилам перевозок грузов устанавливаются на основании соответствующих на этот счет данных, указанных в накладной, описи и других документах.

Стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или не указании цены в договоре – исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Сумма убытка за повреждение (порчу) груза должна определяться на основании данных о размерах ущерба, указанных в коммерческом акте и акте экспертизы.

Если грузоотправитель сдал к перевозке груз, учитываемый и оплачиваемый по массе, то величина материального ущерба при обнаружении недостачи рассчитывается следующим образом:

$$M_y = \Delta P - \Delta P_{\text{еу}} - \Delta P_{\text{рас}},$$

где ΔP – общая недостача массы груза по накладной;

$\Delta P_{\text{еу}}$ – потеря массы груза по норме естественной убыли;

$\Delta P_{\text{рас}}$ – потеря массы из-за значения предельного расхождения определения массы нетто.

Исчисление нормы естественной убыли должно производиться исходя из общей массы груза по накладной. Если по накладной принят к перевозке груз разного наименования с указанием массы каждого наименования, то норма естественной убыли исчисляется не от общей массы груза по накладной, а отдельно по каждому наименованию груза.

При перевозке груза в смешанном сообщении норма естественной убыли массы учитывается и применяется каждым видом транспорта отдельно и только за свое расстояние перевозки (водным транспортом или по железной дороге).

При несохранности перевозки домашних вещей, принадлежащих отдельным гражданам и принятых к перевозке без объявления ценности, материальный ущерб равен стоимости груза по оценке предъявителя претензии с учетом действующих розничных цен в том месте и в то время, где и когда груз подлежал выдаче.

При нарушении условий сохранности перевозки багажа материальный ущерб составит:

- в случае повреждения (порчи) багажа – величину, равную сумме, на которую понизилась стоимость багажа;
- в случае невозможности восстановления поврежденного багажа – величину, равную стоимости багажа;
- в случае утраты багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, – объявленной стоимости багажа.

За недоставленный по вине железной дороги груз железная дорога удовлетворяет претензию за счет суммы, вырученной от передачи груза в пути следования, включая и сумму тарифа за непройденное расстояние этим грузом.

Методика расчета материального ущерба при хищениях и повреждениях подвижного состава. При хищении или повреждении подвижного состава материальный ущерб, как правило, несет перевозчик, в данном случае Белорусская железная дорога, так как подвижной состав принадлежит ей.

В случае, если подвижной состав принадлежит клиенту, то материальный ущерб несет собственник подвижного состава. За утраченный железной дорогой подвижной состав, принадлежащий предприятиям, организациям или учреждениям, железная дорога по их требованию обязана предоставить соответствующий подвижной состав. При отсутствии у железной дороги соответствующего подвижного состава она обязана возместить остаточную стоимость утраченного подвижного состава, т.е. материальный ущерб

$$M_y = O_c,$$

где O_c – остаточная стоимость утраченного подвижного состава;

$$O_c = P_c - I_3,$$

P_c – первоначальная стоимость подвижного состава;

I_3 – износ подвижного состава.

Аналогично рассчитывается величина материального ущерба при хищении подвижного состава, принадлежащего железной дороге.

Если подвижной состав принадлежит железной дороге (грузоперевозчику), то величина причиненного ей материального ущерба зависит от степени повреждения подвижного состава.

В случае незначительного повреждения подвижного состава, которое не привело к его сходу, материальный ущерб для железной дороги

$$M_y = C_p^{пс} + P_{тр} + P_{нг},$$

где $C_p^{пс}$ – стоимость текущего или деповского ремонта на станционных путях или в депо;

$P_{тр}$ – расходы по транспортировке подвижного состава на станционные пути, где осуществляется текущий ремонт, или в депо;

$P_{нг}$ – расходы железной дороги, связанные с нарушением графика движения поездов.

В случаях повреждения подвижного состава, которое привело к его сходу, материальный ущерб

$$M_y = C_{д(з)р}^{пс} + P_{тр} + P_{вп} + P_{нг},$$

где $C_{д(з)р}^{пс}$ – стоимость деповского (заводского) ремонта подвижного состава;

$P_{вп}$ – расходы восстановительных поездов по подъему подвижного состава.

В случаях значительных повреждений подвижного состава, которые привели к его сходу и возгоранию, материальный ущерб (при невозможности последующего восстановления):

$$M_y = O_c + P_{тр} + P_{вп} + P_{пп} + P_{нг},$$

где $P_{тр}$ – расходы по транспортировке остатков подвижного состава;

$P_{пп}$ – расходы по работе пожарных поездов.

При нехватке подвижного состава и необходимости его восстановления в вышеприведенную расчетную формулу вносятся изменения: вместо остаточной стоимости O_c принимается первоначальная стоимость $П_c$ вновь приобретаемого подвижного состава.

Методика расчета материального ущерба при хищении и повреждении технических средств и пути. Технические средства, используемые для обеспечения перевозочного процесса, и путь сообщения (железнодорожное полотно) являются собственностью перевозчика, т.е. железной дороги. Поэтому материальный ущерб от хищений и повреждений технических средств и пути будет нести только железная дорога, а его величина зависит от степени их повреждения.

В случае хищения технических средств или пути величина материального ущерба

$$M_y = O_c + П_c + P_{нг} + P_{вр},$$

где O_c – остаточная стоимость похищенных технических средств;

$П_c$ – первоначальная стоимость приобретения технических средств;

$P_{вр}$ – расходы по восстановлению работоспособности технических средств.

В случае незначительных повреждений технических средств или пути и возможности восстановления их работоспособности после соответствующего ремонта материальный ущерб

$$M_y = Ц_p^{тс} + P_{нг},$$

где $Ц_p^{тс}$ – расходы по ремонту технических средств и последующему восстановлению их работоспособности.

В случае значительных повреждений технических средств и невозможности их ремонта, а также привлечения к восстановлению работоспособности технических средств восстановительных поездов материальный ущерб

$$M_y = O_c + П_c + P_{нг} + P_{вр} + P_{вп}.$$

Интегральная оценка материального ущерба при крушении поездов.

Учитывая, что крушения поездов сопровождаются столкновениями пассажирских или грузовых поездов с другими поездами или подвижным соста-

вом, сходами подвижного состава в пассажирских или грузовых поездах на перегонах и станциях, в результате которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди или повреждены локомотивы или вагоны до степени исключения их из инвентаря, в расчет величины материального ущерба включаются все потери клиента и грузоперевозчика.

Для оценки крушений используется интегральная оценка материального ущерба $I_{\text{му}}$, которая учитывает потери от несохранности перевозки грузов, повреждений подвижного состава, технических средств и пути. Кроме того, в расчет величины материального ущерба добавляются еще некоторые составляющие:

$$I_{\text{му}} = M_{\text{у}}^{\text{нг}} + M_{\text{у}}^{\text{пс}} + M_{\text{у}}^{\text{тс}} + P_{\text{а}} + P_{\text{п}},$$

где $M_{\text{у}}^{\text{нг}}$ – величина материального ущерба от нарушений условий сохранности перевозимых грузов;

$M_{\text{у}}^{\text{пс}}$ – величина материального ущерба от повреждений подвижного состава;

$M_{\text{у}}^{\text{тс}}$ – величина материального ущерба от повреждений технических средств и пути;

$P_{\text{а}}$ – расходы по оплате услуг автотранспорта, используемого для перевозки пассажиров и грузов;

$P_{\text{п}}$ – стоимость питания лиц, занятых на ликвидации последствий крушения поездов.

Интегральная оценка материального ущерба производится также при столкновении и сходе подвижного состава при маневрах, экипировке и других передвижениях, в результате которых погибли или получили тяжкие телесные повреждения люди или повреждены локомотивы или вагоны до степени исключения их из инвентаря.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Устав железнодорожного транспорта общего пользования Республики Беларусь.
- 2 Гражданский кодекс Республики Беларусь.
- 3 Инструкция по актово-претензионной работе на Белорусской железной дороге.

Получено 07.02.2001