

## ОЦІНКА ЗБИТКІВ, ЗАВДАНИХ ПОШКОДЖЕННЯМ ВАГОНІВ

У статті пропонуються методичні підходи з визначення суми збитків від пошкодження вантажних вагонів, яка підлягає відшкодуванню вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, іншими підприємствами та організаціями, винними у пошкодженні вантажних вагонів.

*Ключові слова:* відшкодування збитків, пошкодження вагонів, упущена вигода

### Вступ

Сучасний стан функціонування вагонного господарства Укрзалізниці характеризується високим ступенем фізичного та морального зносу, постійним зростанням витрат на ремонти та експлуатацію вантажних вагонів.

Вантажні вагони інвентарного парку, що експлуатуються в теперішній час, в основному побудовані за технічними вимогами 60-х років і, по суті, є рухомим складом старого покоління, для якого характерним є недостатній рівень надійності, значні витрати на обслуговування та ремонти.

Крім того, технічний стан вантажних вагонів багато в чому залежить від умов їх використання вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, іншими підприємствами та організаціями. При цьому в разі пошкодження вантажних вагонів інвентарного парку потрібно визначати суму збитків, яка підлягає відшкодуванню Укрзалізниці.

Для підвищення ефективності використання інвентарного парку вантажних вагонів, удосконалення системи взаєморозрахунків Укрзалізниці з клієнтами необхідно розробити методичні підходи з визначення розміру відшкодування збитків, завданих пошкодженням вагонів.

### Постановка завдання

*Метою даної роботи* є розробка методичних підходів із визначення суми збитків від пошкодження вантажних вагонів, яка підлягає відшкодуванню вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, іншими підприємствами та організаціями, винними у пошкодженні вантажних вагонів.

Для досягнення вказаної мети необхідно розробити порядок визначення реальних збитків, які повинні включати:

– витрати на транспортування пошкодженого вагона від місця пошкодження до місця його ремонту;

– вартість ремонту пошкодженого вагона;

– витрати на перевантаження вантажу з пошкодженого вагона, якщо його неможливо відремонтувати у навантаженому стані;

– упущену вигоду, яка складається з плати за користування вагоном за нормативний час перебування його у ремонті.

### Результати

Вартість ремонту та усі витрати, пов'язані з ремонтом пошкодженого вагона, зазначаються у акті про пошкодження вагона форми ВУ-25 (ВУ-25М), який надається винній стороні для відшкодування збитків за пошкодження вагона [4].

Сума збитків за пошкодження вагона складається з реальних збитків, які включають [1, 2, 3]:

– витрати на транспортування пошкодженого вагона від місця пошкодження до місця його ремонту;

– вартість ремонту пошкодженого вагона;

– витрати на перевантаження вантажу з пошкодженого вагона, якщо його неможливо відремонтувати у навантаженому стані;

– упущену вигоду, яка складається з плати за користування вагоном за нормативний час перебування його у ремонті.

У разі втрати або пошкодження вагона до стану, що не підлягає ремонту, винна сторона зобов'язана надати відповідний вагон (відшкодування шкоди у натурі). У разі відсутності у винної сторони відповідного вагона вона зобов'язана відшкодувати його вартість (відшкодування збитків у повному обсязі). Вартість пошкодженого вагона визначається відповідно до Порядку визначення розміру збитків від розкрадання, нестачі, знищення (псування) матеріальних цінностей, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 22.01.1996 № 116 (із змінами) [2].

Витрати на транспортування пошкодженого вагона від місця пошкодження до місця його ремонту складаються з провізної плати, визна-

ченої відповідно до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (Тарифне керівництво № 1) [5], та податку на додану вартість (далі – ПДВ), визначеного відповідно до діючого законодавства.

При транспортуванні пошкодженого вагона на власних осях у складі поїздів провізна плата визначається за тарифною схемою № 14 /10/. Сума витрат на транспортування визначається за формулою (1):

$$V_t = \Pi \cdot f \cdot K_{\text{тар}} \cdot (1 + C_{\text{ПДВ}}/100), \quad (1)$$

де  $V_t$  – витрати на транспортування пошкодженого вагона, що підлягають відшкодуванню, грн;

$\Pi$  – провізна плата за тарифною схемою № 14 залежно від відстані пересилки, грн/вісь;

$f$  – кількість осей пошкодженого вагона, що транспортується, од.;

$K_{\text{тар}}$  – тарифний коефіцієнт, встановлений на дату початку транспортування до тарифів Збірника тарифів;

$C_{\text{ПДВ}}$  – ставка ПДВ, %.

При транспортуванні пошкодженого вагона на власних осях з окремим локомотивом провізна плата визначається за тарифною схемою № 28 /10/. При транспортуванні декількох вагонів провізна плата за локомотив нараховується один раз. Сума витрат на транспортування визначається за формулою (2):

$$V_t = (\Pi_{\text{лок}} + \Pi_{\text{рс}} \cdot f) \cdot K_{\text{тар}} \cdot (1 + C_{\text{ПДВ}}/100), \quad (2)$$

де  $\Pi_{\text{лок}}$  – провізна плата за локомотив відповідно до тарифної схеми № 28 у залежності від відстані пересилки, грн;

$\Pi_{\text{рс}}$  – провізна плата за рейковий рухомий склад за тарифною схемою № 28 у залежності від відстані пересилки, грн/вісь;

$f$  – кількість осей пошкодженого вагона (сумарна кількість осей декількох вагонів, якщо вони транспортуються з одним локомотивом), од.

Якщо ступінь пошкодження не дозволяє транспортувати вагон на власних осях, витрати на транспортування вагона складаються з вартості його завантаження на інший вагон, провізної плати та вартості його вивантаження з іншого вагона. Вартість завантаження та вивантаження визначаються за окремими калькуляціями, які додаються до акту про пошкодження вагона форми ВУ-25 (ВУ-25М).

Вартість завантажувально-розвантажувальних робіт складається з витрат на ці роботи та прибутку за установленою нормою. У складі витрат враховуються основні витрати за економічними елементами (матеріальні, оплата праці, єдиний соціальний внесок, амортизаційні відрахування, інші витрати) та пропорційні до основних витрат частки загальновиробничих та адміністративних витрат.

При перевезенні пошкодженого вагона на іншому вагоні у складі поїздів провізна плата визначається залежно від рухомого складу, що використовується для перевезення, та умов перевезення відповідно до тарифних схем № 1 або № 18 /10/. При перевезенні пошкодженого вагона на іншому вагоні з окремим локомотивом провізна плата визначається у залежності від рухомого складу, що використовується для перевезення, та умов перевезення відповідно до тарифних схем №№ 23 – 27 /10/.

При перевезенні пошкодженого вагона на іншому вагоні витрати на транспортування визначаються за формулою (3):

$$V_t = (\Pi \cdot K_{\text{тар}} + V_{\text{зав}} + V_{\text{розв}}) \cdot (1 + C_{\text{ПДВ}}/100), \quad (3)$$

де  $\Pi$  – провізна плата за перевезення за відповідною тарифною схемою у залежності від маси пошкодженого вагона та відстані перевезення, грн;

$V_{\text{зав}}$  – витрати на завантаження пошкодженого вагона на інший вагон без ПДВ, грн;

$V_{\text{розв}}$  – витрати на розвантаження пошкодженого вагона з іншого вагона без ПДВ, грн.

При використанні для перевезення пошкодженого (пошкоджених) вагонів декількох інших вагонів провізна плата ( $\Pi$ ) встановлюється як сума провізних плат для кожного з вагонів, що використовуються для перевезення.

Для визначення вартості ремонту на пошкоджений вагон, що поступає у технічне обслуговування з відчепленням (деповський, капітальний ремонт), складається дефектна відомість, яка є підставою для визначення витрат праці, запасних частин, матеріалів, енергетичних та інших ресурсів, необхідних для виконання робіт із відновлення його справного стану.

Вартість ремонту пошкодженого вагона складається з основних, загальновиробничих, адміністративних витрат, прибутку та податку на додану вартість.

До складу основних витрат включаються:

– витрати з оплати праці робітників, зайнятих ремонтом пошкодженого вагона;

– єдиний соціальний внесок, визначений від фонду оплати праці робітників, зайнятих ремонтом пошкодженого вагона;

– матеріальні витрати, у тому числі витрати на матеріали і запасні частини, витрати палива та електроенергії на технологічні потреби;

– амортизація основних засобів, задіяних у ремонті пошкодженого вагона;

– інші витрати, які безпосередньо пов'язані з ремонтом пошкодженого вагона, у тому числі витрати за послуги інших організацій за ремонт окремих вузлів і деталей, їх пересилку у ремонт та з ремонту.

Загальновиробничі та адміністративні витрати визначаються як частка відповідних витрат вагонного депо (вагоноремонтного підприємства), що виконує ремонт пошкодженого вагона, пропорційно до суми основних витрат.

До вартості ремонту включається прибуток за установленою нормою.

Розмір податку на додану вартість визначається згідно діючого законодавства.

Витрати на оплату праці у складі основних витрат визначаються за витратами праці робітників, задіяних у ремонті пошкодженого вагона, та діючими на час виконання ремонтних робіт нормативами оплати праці в частинах основної та додаткової заробітної плати згідно системи оплати праці, діючої у вагонному депо (вагоноремонтному підприємстві), що виконує ремонт пошкодженого вагона. Витрати праці встановлюються на підставі визначених за дефектною відомістю обсягів ремонтних робіт та діючих галузевих норм витрат праці при виконанні потрібного для відновлення справного стану вагона виду ремонту (технічне обслуговування з відчепленням, деповський, капітальний).

Витрати на запасні частини визначаються за їх кількістю, що встановлюється згідно дефектної відомості, та цінами, що склались на час виконання ремонту. Вартість нових запасних частин, що використовуються при ремонті пошкодженого вагона, яка включається до вартості ремонту вагона з метою її відшкодування винною стороною, підлягає корегуванню на величину зносу вагона. Вартість запасних частин, що були у використанні, які використовуються при ремонті, корегуванню не підлягає. Якщо запасна частина, що була у використанні, оцінена за ціною нової, її вартість підлягає коригуванню у порядку, передбаченому для нових запасних частин. З урахуванням корегування витрати на запасні частини визначаються за формулою (4):

$$V_{\text{зап}} = K_{\text{пр}} \cdot \sum_{i=1}^n (Z_{\text{н.і}} \cdot Ц_{\text{н.і}}) + \sum_{j=1}^m (Z_{\text{бу.ј}} \cdot Ц_{\text{бу.ј}}), \quad (4)$$

де  $V_{\text{зап}}$  – витрати на запасні частини, грн;

$K_{\text{пр}}$  – коефіцієнт придатності пошкодженого вагона до пошкодження;

$Z_{\text{н.і}}$  – витрата нових запасних частин  $i$ -го найменування, од.;

$Ц_{\text{н.і}}$  – поточна ціна нових запасних частин  $i$ -го найменування без ПДВ, грн/од.;

$n$  – кількість найменувань нових запасних частин, що використовуються на заміну пошкоджених;

$Z_{\text{бу.ј}}$  – витрата запасних частин  $j$ -го найменування, які були у використанні, од.;

$Ц_{\text{бу.ј}}$  – поточна вартісна оцінка одиниці запасних частин, що були у використанні,  $j$ -го найменування, грн/од.

$m$  – кількість найменувань запасних частин, які були у використанні, що встановлюються на заміну пошкоджених.

Коефіцієнт придатності ( $K_{\text{пр}}$ ) визначається за формулою (5), але встановлюється не нижче, ніж 0,1:

$$K_{\text{пр}} = \frac{T_{\text{зал}}}{T_{\text{ф}} + T_{\text{зал}}}, \quad (5)$$

де  $T_{\text{зал}}$  – тривалість періоду часу від дати пошкодження вагона до дати закінчення призначеного терміну експлуатації, діб;

$T_{\text{ф}}$  – тривалість періоду часу від дати побудови вагона до дати пошкодження, діб.

Видатки на матеріали, паливо та електроенергію на технологічні потреби визначаються за їх витратами та цінами, що склались на час виконання ремонту. Витрати матеріалів, палива та електроенергії встановлюються на підставі визначених за дефектною відомістю обсягів ремонтних робіт та діючих галузевих норм витрат відповідних ресурсів для виконання цих робіт.

Витрати на перевантаження вантажу з пошкодженого вагона включаються до складу реальних збитків, якщо його неможливо відремонтувати у навантаженому стані.

Ці витрати визначаються за калькуляцією вартості робіт, яка надається разом з розрахунком збитків.

Вартість перевантаження вантажу з пошкодженого вагона складається з основних, загальновиробничих, адміністративних витрат, прибутку та податку на додану вартість.

До складу основних витрат включаються:

- витрати з оплати праці робітників, зайнятих перевантаженням вантажу;
- єдиний соціальний внесок, визначений від фонду оплати праці робітників, зайнятих перевантаженням вантажу;
- матеріальні витрати, у тому числі витрати на матеріали, паливо та електроенергію на технологічні потреби;
- амортизація основних засобів, задіяних у перевантаженні вантажу;
- інші витрати, які безпосередньо пов'язані з перевантаженням вантажу.

Загальновиробничі та адміністративні витрати визначаються як частка відповідних витрат структурного підрозділу (підприємства), що виконує перевантаження вантажу, пропорційно до суми основних витрат.

До вартості перевантаження вантажу включається прибуток за встановленою нормою.

Розмір податку на додану вартість визначається згідно діючого законодавства.

Крім того, для визначення збитків потрібно враховувати упущену вигоду від виключення пошкодженого вагона з експлуатації [1, 6].

Упущена вигода при пошкодженні вагона до стану, який дозволяє його відновлення за рахунок ремонту, визначається у розмірі плати за користування вагоном за нормативний час перебування вагона у деповському, капітальному ремонті або технічному обслуговуванні з відчепленням (залежно від виду ремонту, що необхідний для відновлення справного стану вагона), який встановлено відповідно до додатку 9 до п. 22 Правил користування вагонами і контейнерами [3].

У разі втрати або пошкодження вагона до стану, що не підлягає ремонту, упущена вигода визначається у розмірі плати за користування вагоном за час від дати пошкодження (встановлення факту втрати вагона) до дати відшкодування реальних збитків або відшкодування шкоди у натурі.

Плата за користування вагоном для визначення розміру упущеної вигоди у розрахунку на рік може визначатися як добуток вартості пошкодженого (втраченого) вагона та ставки капіталізації, що враховує норму доходу на вкладений у відповідний актив капітал та норму повернення вкладеного капіталу. Плата за користування вагоном у розрахунку на вагонодобу визначається за формулою (6):

$$P_{в-д} = \frac{1}{365} \cdot V_{бал} \cdot \left( 0,1 + \frac{365}{T_{зал}} \right), \quad (6)$$

де  $P_{в-д}$  – плата за користування вагоном для визначення розміру упущеної вигоди, грн/вагонодобу;

$V_{бал}$  – балансова (залишкова) вартість пошкодженого (втраченого) вагона на дату пошкодження (втрати), грн;

$T_{зал}$  – тривалість періоду часу від дати пошкодження вагона (дати встановлення факту його втрати) до дати закінчення призначеного терміну експлуатації, діб;

0,1 – норма доходу на вкладений капітал за рік, частка;

$\frac{365}{T_{зал}}$  – норма повернення вкладеного капіталу, частка.

Плата за користування вагоном у розрахунку на вагоно-годину визначається шляхом ділення плати за користування вагоном за вагонодобу на 24 години.

## Висновки

Розроблені методичні підходи з визначення розміру відшкодування збитків, завданих пошкодженням вагонів вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, іншими підприємствами та організаціями, винними у пошкодженні вантажних вагонів., дозволять обґрунтовано розраховувати реальні збитки Укрзалізниці з урахуванням:

- витрат на транспортування пошкодженого вагона від місця пошкодження до місця його ремонту;

- вартості ремонту пошкодженого вагона

- витрат на перевантаження вантажу з пошкодженого вагона, якщо його неможливо відремонтувати у навантаженому стані;

- упущеної вигоди, яка складається з плати за користування вагоном за нормативний час перебування його у ремонті.

Впровадження методичних підходів із визначення розміру відшкодування збитків, завданих пошкодженням вагонів, будуть сприяти підвищенню ефективності використання інвентарного парку вантажних вагонів, удосконаленню системи взаєморозрахунків Укрзалізниці з клієнтами.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Цивільний Кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV (із змінами) [Текст].
2. Порядок визначення розміру збитків від розкрадання, нестачі, знищення (псування) матеріальних цінностей [Текст] : Затв.: Постанова Кабі-

- нету Міністрів України від 22.01.1996 № 116 (із змінами).
3. Правила користування вагонами і контейнерами [Текст] : Затв.: Наказ Мін-ва транспорту України від 25.02.1999 № 113; зареєстр.: Мін-во юстиції України 15.03.1999 за № 165/3458 (із змінами).
  4. Правила складання актів [Текст] : Затв.: Наказ Міністерства транспорту України від 28.05.2002 № 334; зареєстр.: Мін-во юстиції України 08.07.2002 за № 567/6855.
  5. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (Тарифне керівництво № 1) [Текст] : Затв.: Наказ Мін-ва транспорту та зв'язку України від 26.03.2009 № 317; зареєстр.: Мін-во юстиції України 15.04.2009 за № 340/16356.
  6. Внукова, С. Н. Совершенствование ответственности в расчетах за международные грузовые перевозки [Текст] / С. Н. Внукова, Н. В. Гненный, Т. В. Тесленко // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2010. – Вип.. 31. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2010. – С. 289–295.

Надійшла до редколегії 15.11.2011.  
Прийнята до друку 22.11.2011.

Н. В. ГНЕННЫЙ, О. Н. ГНЕННЫЙ

## ОЦЕНКА УБЫТКОВ ОТ ПОВРЕЖДЕНИЯ ВАГОНОВ

В статье предлагаются методические подходы определения суммы убытков от повреждения грузовых вагонов, которая подлежит возмещению грузоотправителями, грузополучателями, владельцами подъездных путей, портами, другими предприятиями и организациями, виновными в повреждении грузовых вагонов.

*Ключевые слова:* возмещение убытков, повреждения вагонов, упущенная выгода

M. V. GNENNIY, O. M. GNENNIY

## ESTIMATION OF LOSSES FROM DAMAGE OF CARS

In the article the technique for determination of the sum of the losses from damage of freight cars, which is subject to compensation, by owners of access roads, ports, other enterprises and organizations guilty of damage of freight cars is offered

*Keywords:* indemnification, damage of cars, profit missed