

Научная статья
УДК 656.02
ГРНТИ 73.29
doi: 10.46684/2687-1033.2023.2.174-183

Проблемы взыскания упущенной выгоды при организации грузовых железнодорожных перевозок

О.Ю. Разумова^{1,2}, И.М. Басыров³

¹ Свердловская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» (СвЖД – филиал ОАО «РЖД»); г. Екатеринбург, Россия;

² Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС); г. Екатеринбург, Россия;

³ Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ)); г. Москва, Россия

^{1,2} opornova1988@mail.ru

³ basyrov.ilmir@yandex.ru; <https://orcid.org/0000-0002-1400-741X>

АННОТАЦИЯ

Интересы клиентов железнодорожной отрасли и ОАО «РЖД» в вопросах взыскания и возмещения «упущенной выгоды» и «упущенной возможности» в законах и подзаконных актах относительно железнодорожной перевозки не рассмотрены и не регламентируются. Претензионная работа строится на возмещении реального ущерба как со стороны пользователей услуг железнодорожного транспорта, так и со стороны холдинга «РЖД».

Рассмотрен алгоритм формирования, подачи и решения претензионных требований при предоставлении услуг железнодорожных перевозок. Проанализирован функционал личного кабинета для клиентов ОАО «РЖД» проекта «Электронный претензионист». Обозначена важность разработки базовой формулы, учитывающей факторы, влияющие на размер упущенной выгоды. Приведена существующая схема ведения регрессной работы по взысканию убытков ОАО «РЖД» и представлена схема ведения претензионной работы по компенсации упущенной выгоды ОАО «РЖД» на базе единой автоматизированной системы актово-претензионной работы. Предлагается в качестве основы для дальнейшей проработки указанной проблематики механизм перевыставления счетов при возникновении конечных убытков от несостоявшейся перевозки для клиентов холдинга «РЖД». Также рассмотрена целесообразность применения возможной замещающей сделки, когда компания находит другого контрагента. Применение данных мероприятий позволит создать для всех клиентов и холдинга «РЖД» равные конкурентные условия на рынке.

Ключевые слова: претензионная работа; электронный претензионист; ЕАСАПР РЖД; упущенная выгода; упущенная возможность; недополученные доходы от перевозок; реальный ущерб; претензии; претензионные требования; неполученная прибыль; взыскание упущенной выгоды; взыскание убытков; убытки

Для цитирования: Разумова О.Ю., Басыров И.М. Проблемы взыскания упущенной выгоды при организации грузовых железнодорожных перевозок // Техник транспорта: образование и практика. 2023. Т. 4. Вып. 2. С. 174–183. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.2.174-183>.

Original article

Problems of recovery of lost profits in the organization of freight rail transportation

Olga Yu. Razumova^{1,2}, Ilmir M. Basyrov³

¹ Sverdlovsk Railway – branch of JSC “Russian Railways”; Yekaterinburg, Russian Federation;

² Ural State University of Railway Transport (USURT); Yekaterinburg, Russian Federation;

³ Russian University of Transport (RUT (MIIT)); Moscow, Russian Federation

^{1,2} opornova1988@mail.ru

³ basyrov.ilmir@yandex.ru; <https://orcid.org/0000-0002-1400-741X>

ABSTRACT

The interests of clients of the railway industry and Russian Railways in matters of recovery and compensation for “lost profits” and “lost opportunities” are not considered and regulated in laws and by-laws regarding railway

© О.Ю. Разумова, И.М. Басыров, 2023

transportation. Claim work is based on compensation for real damage both from users of railway transport services and from the Russian Railways holding.

An algorithm for the formation, submission and resolution of claims in the provision of rail transportation services is considered. The functionality of the personal account for the clients of JSC "Russian Railways" of the project "Electronic Claimant" was analyzed. The importance of developing a basic formula that takes into account the factors affecting the amount of lost profits is indicated. The existing scheme for conducting recourse work to recover losses of Russian Railways JSC is given and a scheme for conducting claim work to compensate for lost profits of Russian Railways JSC on the basis of a unified automated system of act and claim work is presented. It is proposed as a basis for further elaboration of this issue, a mechanism for rebilling in the event of final losses from a failed transportation for clients of the Russian Railways holding. The expediency of applying a possible replacement transaction when the company finds another counterparty is also considered. The application of these measures will make it possible to create equal competitive conditions in the market for all customers and the Russian Railways holding.

Keywords: claim work; electronic claimant; unified automated system of act and claim work of Russian Railways; lost profit; missed opportunity; lost income from transportation; real damage; claims; claim requirements; recovery of lost profits; recovery of damages; losses

For citation: Razumova O.Yu., Basyrov I.M. Problems of recovery of lost profits in the organization of freight rail transportation. *Transport technician: education and practice*. 2023;4(2):174-183. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.2.174-183>.

ВВЕДЕНИЕ

Сегодня претензионная работа в ОАО «РЖД» строится на возмещении реального ущерба как со стороны пользователей услуг железнодорожного транспорта (ЖДТ), так и со стороны холдинга.

В настоящее время в России наиболее распространенным способом защиты прав потребителей услуг по перевозке грузов ЖДТ является претензионно-исковая работа.

Претензионная работа по искам к ОАО «РЖД» строится следующим образом:

- досудебный порядок разрешения споров;
- судебная защита;
- послесудебный порядок рассмотрения споров.

Однако бездействие или нелогичные действия некоторых контрагентов приводят к тому, что компания не получает доход или получает его в меньшем размере. В таких случаях для защиты своих интересов и законных прав налогоплательщик должен обратиться в суд. В данном случае говорят об упущенной выгоде или недополученных доходах.

Согласно ст. 15 Гражданского кодекса РФ (ГК РФ)¹ под убытками понимаются расходы, связанные с

восстановлением нарушенного права, утрата или повреждение имущества (реальный ущерб), а также недополученные доходы, которые лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

С 2019 г. в ОАО «РЖД» внедрен термин «упущенная возможность»² — недополученные доходы, которые ОАО «РЖД» могло бы получить при выборе иного способа действий или своевременном внесении изменений и дополнений в договоры или нормативные документы ОАО «РЖД».

Таким образом, упущенную выгоду можно считать одним из видов убытков. Упущенная выгода как понятие, аналогичное понятию убытков, встречается в ряде отраслей права.

Необходимо отметить, что упущенная выгода рассматривается в автоперевозках при нарушении сроков доставки груза как недополученная выручка и внесена в нормативные акты, связанные с перевозкой грузов. Упущенная прибыль — это не только убыток, но и доход, который не получен из-за неисполнения договорных обязательств по перевозке грузов. При расчете размера упущенной выгоды нужно учитывать, что в соответствии

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (ред. от 14.04.2023 с изм. и доп., вступ. в силу с 28.04.2023). Ст. 15. Возмещение убытков.

² Распоряжение ОАО «РЖД» от 21.03.2019 № 526/р «Об утверждении Регламента организации проведения проверок полноты и своевременности начисления и взыскания доходов от грузовых перевозок и других видов деятельности в подразделениях Центра фирменного транспортного обслуживания и других подразделениях филиалов ОАО «РЖД»».



Рис. 1. Категории претензий

с законодательством перевозка грузов может осуществляться по договорам фрахтования транспортного средства на время (чартер), которые регулируются нормами гл. 40 ГК РФ.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

При предоставлении услуг в области организации перевозок и доставки грузов ЖДТ неизбежно возникают риски и претензии к их качеству.

В Уставе железнодорожного транспорта (далее — УЖДТ)³ (ст. 119 гл. 8) определены три субъекта, которые имеют право на предъявление претензии и исков железным дорогам РФ:

- 1) грузоотправитель;
- 2) грузополучатель;
- 3) страховая компания, выплатившая страховые выплаты.

Данные субъекты могут обращаться с претензиями к перевозчику и с исковыми заявлениями в суд.

На рис. 1 представлена 21 категория претензий, утвержденная УЖДТ: возврат платы — 5 категорий; возврат сборов — 2 категории; штрафы, пени — 14 категорий.

Наиболее распространенные претензии при транспортировке грузов связаны с несохранностью груза, просрочкой доставки и порожних вагонов, нахождением вагонов на железнодорожных путях необщего пользования грузовладельца и станции примыкания, превышением установленных весовых нормативов.

В ОАО «РЖД» идет активная работа по развитию сервисов для перехода на цифровую модель обслуживания клиентов ЖДТ и взаимодействия с ними, обозначим наиболее значимые:

1. Перевод документов, связанных с перевозкой грузов, в электронный формат. В том числе развитие электронного документооборота с Федеральной таможенной службой и электронного бухгалтерского документооборота.

2. С 2016 г. холдингом «РЖД» реализуется проект по созданию единого цифрового поля для взаимодействия участников рынка перевозок грузов, в том числе между собой, в рамках которого создана и запущена в промышленную эксплуатацию торговая платформа «Грузовые перевозки» [1–3].

3. Цифровой двойник «Автоагент».

4. Цифровой двойник «Электронный претензионист».

³ Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (редакция от 28.02.2023) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».



Рис. 2. Этапы формирования претензии через личный кабинет грузоотправителя

5. Расширение функционала онлайн-сервиса «Личный кабинет клиента» в сфере грузовых перевозок и мобильного приложения «РЖД Груз 2.0».

Регистрация и авторизация в личном кабинете ОАО «РЖД» дает возможность клиентам подать претензию в электронном виде и далее отслеживать изменение ее статуса: претензия принята и будет направлена с присвоенным регистрационным номером в соответствующее подразделение на рассмотрение, расследование и принятие решения. Регистрация претензионного требования происходит без участия человека.

В личном кабинете клиент видит и реестр поданных заявок, и пул претензий, сгруппированных по подразделениям.

Из личного кабинета данные с помощью автоматизированной системы «Электронная транспортная накладная» (АС ЭТРАН) автоматически направляются в единую автоматизированную систему актово-претензионной работы (ЕАСАПР), в которой происходит автоматическая регистрация претензий, принятых от клиента.

Клиент посредством личного кабинета может ознакомиться с историей рассмотрения поданных ранее претензий (жалоб); получить информацию о состоянии претензии (жалобы); направить дополнительные сведения к претензии, иметь реестр поданных заявок. Претензии (жалобы), не требующие дополнительного рассмотрения, будут рассмотрены в течение 30 дней. В результате, когда клиент работает в программе, он видит пул претензий, которые сгруппированы по подразделениям.

Через личный кабинет претензионные требования направляются ОАО «РЖД» к пользователям услуг. Происходит автоматическое направление претензии в адрес подразделения перевозчика,

в чьи функциональные обязанности входит рассмотрение претензии, — это территориальный центр фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО).

Комплекс автоматизированных систем актово-претензионной и рекламационной работы ОАО «РЖД» проекта ЕАСАПР, охватывающих все претензионные процессы, возникающие от грузовых перевозок, а также проект «Электронный претензионист», разработан коллективом Научно-образовательного центра «Интеллектуальные транспортные системы и технологии» (НОЦ 2Т) Института управления и цифровых технологий под руководством В.Е. Нутович [4–10].

Для специалистов холдинга «РЖД» ЕАСАПР позволяет в автоматическом режиме рассматривать заявления и формировать пакет документов. В случае удовлетворения претензии (полностью или частично) составляются приказы на выплату, которые отправляются в платежную систему. При отказе в удовлетворении претензионных требований клиенту направляется отказ в удовлетворении претензии (в письменном виде). Если претензия признается, но не может быть удовлетворена по тем или иным причинам, клиенту также направляется отказ. В случае отказа в удовлетворении требований в добровольном порядке клиент вправе обратиться в суд с иском к перевозчику о защите прав потребителя. Если поступает судебный иск, то система ЕАСАПР автоматически готовит пакет документов для защиты интересов компании.

Механизмы подачи типовых претензий, алгоритм предъявления претензий и последующего рассмотрения их и исков представлены на схеме (рис. 2).

Система ЕАСАПР автоматически подбирает первичные документы, если их не хватает (документы, которые не надо прикладывать к претензии). При этом, если в системе уже есть документы, то при добавлении новых документов система их копирует (рис. 3).

Документы, которые не нужно прикладывать к претензии

- ☒ Накладная
- ☒ Счет-фактура, акт оказанных услуг, перечень к акту оказанных услуг
- ☒ Акты общей формы
- ☒ Ведомость подачи/уборки вагонов
- ☒ Памятка приемосдатчика на подачу/уборку вагонов
- ☒ Уведомление о завершении грузовой операции
- ☒ Выписка из договора на эксплуатацию или подачу/уборку вагонов
- ☒ Накопительная ведомость
- ☒ Учетная карточка
- ☒ Коммерческий акт

Рис. 3. Автоматический подбор основных первичных документов системой ЕАСАПР при предъявлении претензии

- ☑ Уборка с подъездного пути
- ☑ Документальное оформление приема к перевозке
- ☑ Формирование состава
- ☑ Явка локомотивной бригады
- ☑ Повод и прицепка локомотива
- ☑ Нахождение на станции отправления
- ☑ Проследование диспетчерского участка
- ☑ Проследование станции передачи по участкам, регионам дороги
- ☑ Информация АСКО ПВ
- ☑ Передача по междорожным стыковым пунктам
- ☑ Наличие ограничений и «окон»
- ☑ Проследование станций по маршруту
- ☑ Информация о результатах осмотра в пути следования
- ☑ Нахождение на станциях переработки
- ☑ Подвод и прицепка локомотивов в пути следования
- ☑ Прибытие на станцию назначения
- ☑ Документальное завершение перевозки
- ☑ Подача на пути под выгрузку/погрузку

Рис. 4. Функционал «Электронный претензионист»

Использование сервиса «Электронный претензионист» в личном кабинете клиента ОАО «РЖД» легитимно, регламентировано соглашениями «Об организации расчетов»⁴ и «Об оказании информационных услуг и предоставлении электронных сервисов в сфере грузовых перевозок»⁵. Данные документы являются публичной офертой и регламентируют процесс взаимодействия между перевозчиком и пользователями услуг ЖДТ, в том числе в вопросах электронного взаимодействия, размещены на сайте ОАО «РЖД» и в личном кабинете клиента.

Функционал личного кабинета для клиентов проекта «Электронный претензионист» представлен на рис. 4.

Организация системного контроля соблюдения сроков доставки грузовых отправок в «РЖД» строится на основе данных из систем, представленных на рис. 5. Такая единая взаимоувязка программ в базе данных ЕАСАПР обеспечивает консолидацию, обработку и учет информации о нарушениях технологических процессов, связанных с обеспечением перевозочного процесса.

Сервис «Претензия» на базе личного кабинета клиента обеспечивает:

- цифровизацию взаимодействия ОАО «РЖД» и клиентов;
- открытость, доступность при оказании услуг;



Рис. 5. Информационные системы для базы данных ЕАСАПР: АСОУП – автоматизированная система оперативного управления перевозками; ГИД – график исполненного движения; КАСАТ – комплексная автоматизированная система учета, расследования устранения и анализа случаев технологических нарушений, создана для мониторинга соблюдения технологии организации перевозочного процесса всеми его участниками, включая внешних контрагентов. Система КАСАТ обеспечивает учет технологических нарушений с функциями ввода в систему оповещений о случае технологического нарушения, сроков для принятия оповещения к учету (расследованию), формирования результатов расследования; КАСАНТ – комплексная автоматизированная система учета, контроля устранения отказов технических средств ОАО «РЖД» и анализа их надежности; АСУ МР – автоматизированная система управления местной работой; АСОВ – автоматизированная система организации вагонопотоков; АС КОПВ – автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов; ЕАСАПР М – единая автоматизированная система актово-претензионной работы хозяйства коммерческой работы в сфере грузовых перевозок; ЕАСАПР СД – единая автоматизированная система мониторинга и управления рисками нарушений сроков доставки грузов и порожних собственных вагонов; система ЕАСАПР М в настоящее время содержит пять основных подсистем. Подсистемы ЕАСАПР М: ЕАСАПР АРЛ – подсистема актово-розыскной работы на линейном уровне (АРЛ); ЕАСАПР АРМ ПКО – подсистема линейного уровня – комплекса автоматизированных рабочих мест пунктов коммерческого осмотра поездов и вагонов (АРМ ПКО); ЕАСАПР АРДЦС – подсистема актово-розыскной работы на уровне центров организации работы железнодорожных станций (АРДЦС); ОЦРВ – отраслевой центр разработки и внедрения информационных систем РЖД; АС АПВО – автоматизированная система анализа, планирования и выполнения «окон» на сети железных дорог; ГИП – геоинформационная платформа (универсальный инструмент для разработки геоинформационных и информационно-аналитических систем, приложений и сервисов); АСУ СТ – автоматизированная система управления станцией

⁴ Распоряжение ОАО «РЖД» от 05.08.2013 № 1685/р «Об утверждении Положения о порядке взаимодействия между ОАО «РЖД» и пользователем услуг железнодорожного транспорта при организации расчетов и оплате провозных платежей, сборов, штрафов, иных причитающихся ОАО «РЖД» платежей с использованием Единого лицевого счета (ЕЛС) клиента при перевозках грузов и/или порожних вагонов, а также Соглашения об организации расчетов».

⁵ Распоряжение ОАО «РЖД» от 18.12.2017 № 2633/р «Соглашение об оказании информационных услуг и предоставлении электронных сервисов в сфере грузовых перевозок».



Рис. 6. Существующая схема ведения регрессной работы по взысканию убытков ОАО «РЖД»: НЮ — юридическая служба управления дороги

- повышение качества и комфорта при решении спорных вопросов.

Дальнейшее развитие сервиса должно быть в следующем:

- автоматическое направление уведомлений о регистрации претензии и принятии ее к рассмотрению и необходимости прикрепления документов, подтверждающих обоснованность требований, содержащихся в претензии (претензионный порядок урегулирования спора);
- загрузка данных в претензию из файла программы Excel;
- наглядное представление перечня первичных документов (договоров, счетов-фактур, актов выполненных работ, накладных и др.);
- автоматическое уведомление клиента об изменении статуса рассмотрения претензии, а также о решении, принятом по претензии;
- формирование реестра поданных претензий и возражений, а также их учет;
- иные доработки, направленные на улучшение качества обслуживания и повышения комфорта использования сервиса.

Рассмотрим, как при обнаружении дефектов, некачественно оказанных услуг со стороны контрагента при проведении входного контроля товаров и услуг для ОАО «РЖД» следует организовать воз-

можность ведения претензионной работы по компенсации упущенной выгоды ОАО «РЖД».

Существующая схема ведения регрессной работы по взысканию убытков ОАО «РЖД» согласно утвержденной технологии⁶ представлена на схеме (рис. 6).

Предлагаемая схема ведения претензионной работы по компенсации упущенной выгоды ОАО «РЖД» в ЕАСАПР РЖД представлена на рис. 7.

Как указывалось ранее, только грузоотправитель, грузополучатель и страховая компания имеют право на предъявление претензии и исков компании ОАО «РЖД». При этом оператора железнодорожного подвижного состава (ПС) закон квалифицирует как арендодателя. Он предоставляет ПС, контейнеры на один рейс, на какое-то время, если речь о долгосрочной аренде и это иная форма взаимоотношений, которая подпадает под нормы общегражданского права.

Рассмотрим ситуацию, когда клиент подготовил вагоны к отправке, но перевозчик не принимает груженные вагоны к перевозке. Оператор предъявляет неустойку за задержку вагонов под погрузкой грузовладельцу.

В этой ситуации по задержке вина на ответственности ОАО «РЖД». Но чтобы доказать ее, необходимо обратиться в суд, а судебная практика в таком вопросе не отработана. Согласно позиции Вер-

⁶ Распоряжение ОАО «РЖД» от 09.09.2021 № 1960/р «Об утверждении Технологии проведения исходящей претензионной работы, а также регрессной работы по взысканию убытков ОАО «РЖД», возникших вследствие присуждения пени за просрочку доставки грузов и порожних грузовых вагонов, контейнеров по вине сторонних организаций».



Рис. 7. Предлагаемая схема ведения претензионной работы по компенсации упущенной выгоды ОАО «РЖД» в ЕАСАПР РЖД

ховного суда, такие убытки должны возмещаться. Чаще грузовладелец не обращается в суд, чтобы не идти на конфликт с ОАО «РЖД».

В данной ситуации реально предложить механизм перевыставления счетов. Подобная ситуация возникает, когда различные субъекты рынка транспортных услуг их друг другу перевыставляют.

Например, клиент-грузовладелец (клиент экспедиторской фирмы) — экспедитору за нарушение их срока поставки (так называемого «общего» по договору), а далее по цепочке экспедитор выставляет счет ОАО «РЖД» за несоблюдение срока доставки (т.е. за один элемент «общего» срока поставки — перевозку по железной дороге), если ОАО «РЖД» ответственно за срыв срока доставки.

Возможен и такой пример. Оператор (или собственник) полувагонов перевыставляет счета карьеру за задержку их вагонов в пункте погрузки щебня сверх установленного контрактом времени.

Проиллюстрируем этот механизм детально.

Рассмотрим участников перевозочного процесса (и рынка транспортных услуг), задействованных в перевозке щебня гранитного, добытого в карьере в Республике Карелия (рис. 8). Станция отправления Питкяранта Октябрьской железной дороги, грузоотправитель АО «Карнерудщебень»⁷ до ст. Пресня Московской железной дороги с подачей на путь необщего пользования, грузополучатель

АО «ПК Инщебень»⁸. А также перечислим количество отдельных договоров, заключенных между участниками перевозочного процесса, включая тех, кто напрямую не задействован в процессе перемещения материального потока.

В представленной схеме фиолетовыми стрелками обозначены материальные потоки (груженные вагоны с щебнем), появляющиеся в результате договорных отношений.

Синими стрелками отмечены обязательства, которые возникают между участниками перевозочного процесса, регулируемые договорными отношениями, предшествующими или сопутствующими процессу перемещения груза. Рассмотрим их более детально:

1. Договор на поставку щебня покупателю с доставкой его на станцию назначения. Стороны этого договора: поставщик ПАО «Нерудлогист»⁹ и покупатель, грузополучатель АО «ПК Инщебень».

2. Контракт на продажу щебня поставщику. Стороны этого договора: карьер (грузоотправитель) АО «Карнерудщебень» и поставщик ПАО «Нерудлогист».

3. Договор о «гарантированной» заадресовке оператором порожних вагонов поставщику ПАО «Нерудлогист» на определенный период. Стороны договора: оператор железнодорожного ПС и поставщик ПАО «Нерудлогист».

⁷ Названия промышленных предприятий изменены.

⁸ Названия промышленных предприятий изменены.

⁹ Названия промышленных предприятий изменены.

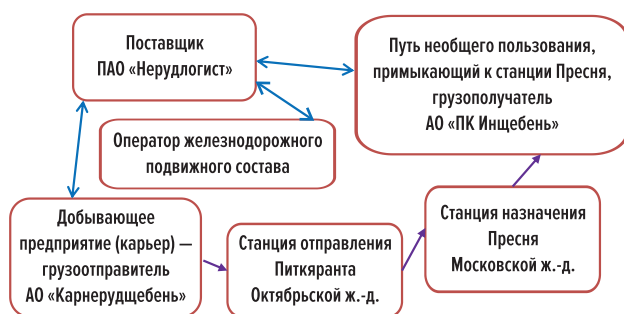


Рис. 8. Общая логическая схема информационных и договорных обязательств, возникающих между участниками перевозочного процесса

4. Договор на подачу — уборку вагонов на/с пути необщего пользования АО «ПК Индустрия». Стороны договора: АО «ПК Индустрия» и Московская железная дорога.

5. Договор о заадресовке порожних вагонов под погрузку другим грузоотправителям. Стороны договора: оператор железнодорожного ПС и получатель порожних вагонов под погрузку.

Разберем другой пример: оператор железнодорожного ПС, получив заявку от грузовладельца и подписав с ним договор, направил вагоны под погрузку. Но в последний момент клиент отказался.

Как правило, оператор направляет ПС за свой счет, оформляя железнодорожную накладную на порожний рейс вагона. Но, если вагон остался невостребованным грузовладельцем, то в договоре на этот счет предусмотрено условие: клиент возмещает убытки за два порожних пробега вагона и платит неустойку с того момента, как вагон был направлен ему, и до того момента, пока он не придет на новую станцию погрузки.

В итоге у оператора в этой ситуации две группы убытков:

- 1) от оплаты порожних пробегов по железной дороге;
- 2) связанная с упущенной выгодой, так как заработать на перевозке груза не удалось по вине грузовладельца.

В суд с иском против клиента идет оператор. По общему правилу (ст. 394 ГК РФ) убытки взыскиваются в части, не покрытой неустойкой. Взыскать и то, и другое можно только в том случае, если в договоре прямо прописано, что убытки могут быть взысканы в полной сумме сверх неустойки.

Порой складывается так, что итоговая сумма убытков с неустойкой превышает стоимость несостоявшейся перевозки из-за того, что оператор не сразу может найти нового грузоотправителя, а на все время простоя будет начислена неустойка [11].

Если расходы на порожний пробег вагонов доказать в суде реально — основанием служит пре-

доставление железнодорожных накладных, то упущенную выгоду доказать очень сложно. Поэтому вместо нее в договор включают условие о неустойке, так как стандарт обоснования в этом случае проще.

В работах [12–16] проанализирована проблема транспортного обслуживания промышленных предприятий и возникновение рисков транспортных ситуаций на базе данных о движении вагонов в адреса отдельных промышленных предприятий. В ходе исследования была разработана методика прогнозирования движения вагонного парка, предусматривающая прогнозирование в увязке с планом продаж.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Интересы как клиентов железнодорожной отрасли, так и самого перевозчика в вопросах взыскания и возмещения «упущенной выгоды» и «упущенной возможности» в законах и подзаконных актах по вопросам железнодорожной перевозки на сегодняшний день не рассмотрены и не регламентируются.

Необходимо разработать базовую формулу, которая будет учитывать факторы, влияющие на размер упущенной выгоды, которую бизнес потенциально потерял в период простоя для всех субъектов перевозочного процесса: заказчика, перевозчика, контрагента, оператора. Для расчета справедливой величины убытка следует разработать технологию анализа причинно-следственной связи возможности компании в период действия договора получить по нему доход и митигации — принятия разумных мер к уменьшению убытков по ст. 404 ГК. При этом нужно учитывать, что для снижения убытка в будущем могут потребоваться затраты, которые в настоящее время не могут быть учтены в составе себестоимости. Оценщик анализирует все возможные альтернативные решения, которые бы сократили убыток на период, в течение которого действуют условия договора и исполняются предусмотренные в нем обязательства сторон.

Другими словами, это возможная замещающая сделка, когда компания находит другого контрагента. В случае, если потенциальный контрагент не предлагает адекватную замену, то это будет считаться отсутствием разумной альтернативы. Например, если в договоре отсутствуют условия, позволяющие сторонам выбрать альтернативного контрагента, или если они не сформулированы четко, то не представляется возможным определить, какой из альтернативных контрагентов имеет наилучшие условия для исполнения договора, а какой худшие.

ЛИТЕРАТУРА

1. Апатцев В.И., Басыров И.М. К вопросу архитектуры информационной системы транспортной компании — контейнерного оператора // Инновационные технологии на железнодорожном транспорте: сборник трудов научно-практической конференции с международным участием. 2022. С. 15–21.
2. Басыров И.М. Организация производства транспортной компании в условиях применения дифференцированных длин поездов: дис. ... канд. технических наук. М., 2020. 204 с.
3. Покровская О.Д. О терминологии объектов терминально-складской инфраструктуры // Мир транспорта. 2018. Т. 16. № 1 (74). С. 152–163. DOI: 10.30932/1992-3252-2018-16-1-13
4. Нутович В.Е. Методы и алгоритмы интеллектуальной поддержки ведения претензионной работы // Интеллектуальные транспортные системы: материалы Международной научно-практической конференции. 2022. С. 259–262.
5. Нутович В.Е. Анализ нарушений транспортных процессов и управление качеством перевозок // Мир транспорта. 2018. Т. 16. № 2. С. 156–165. DOI: 10.30932/1992-3252-2018-16-2-15
6. Нутович В.Е. Миссия выполнима // Пульс управления. 2012. № 52.
7. Нутович В.Е. Цифровое обеспечение и соблюдение технических условий размещения и крепления грузов // Мир транспорта. 2018. Т. 16. № 4. С. 52–65. DOI: 10.30932/1992-3252-2018-16-4-4
8. Нутович В.Е. Автоматизированное начисление платы за нахождение вагонов на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования // Наука и техника транспорта. 2018. № 2. С. 38–45.
9. Нутович В.Е. Комплексный подход к информатизации грузовых перевозок // «Соискатель» — приложение к журналу «Мир транспорта». 2010. Т. 08. № 2. С. 24–27.
10. Нутович В.Е. Методы и алгоритмы интеллектуальной поддержки оформления коммерческих актов: учебное пособие. М.: Техполиграфцентр, 2019. С. 119.
11. Салеева М. От локальных споров к решению глобальных проблем // Информационное агентство «РЖД-Партнер.ру». 2021. № 5–6 (441–442). URL: https://www.rzd-partner.ru/publications/rzd-partner/-5-6-441-442-mart-2021/ot-lokalnykh-sporov-k-resheniyu-globalnykh-problem/&sphrase_id%20%C2%A0=
12. Портнова О.Ю. Повышение эффективности организации обеспечения вагонами промышленных предприятий: дис. ... канд. технических наук. Екатеринбург, 2015. 156 с.
13. Портнова О.Ю. Риск-менеджмент в сфере обеспечения промышленных предприятий подвижным составом // Наука и техника транспорта. 2014. № 1. С. 21–36.
14. Сай В.М., Портнова О.Ю. Исследование математической модели прогнозирования подачи-уборки вагонов на промышленные предприятия // Транспорт Урала. 2015. № 3 (46). С. 86–92.
15. Чувев Н.П., Портнова О.Ю. Мониторинг рисков и механизмы управления ими при обеспечении промышленных предприятий региона подвижным составом // Транспорт Урала. 2013. № 4 (39). С. 61–70.
16. Портнова О.Ю. Верификация модели организации вагонопотоков промышленных предприятий с применением дифференциальных уравнений // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2015. № 3 (27). С. 14–24.

REFERENCES

1. Apattsev V.I., Basyrov I.M. On the architecture of the information system of a transport company — a container operator. *Innovative technologies in railway transport: proceedings of a scientific and practical conference with international participation*. 2022;15-21. (In Russ.).
2. Basyrov I.M. *Organization of production of a transport company in the context of the use of differentiated train lengths: dis. ... candidate of technical sciences*. Moscow, 2020;204. (In Russ.).
3. Pokrovskaya O.D. About terminology of terminal warehouse infrastructure objects. *World of Transport and Transportation*. 2018;16(1):152-163. DOI: 10.30932/1992-3252-2018-16-1-13 (In Russ.).
4. Nutovich V.E. The methods and algorithms of intellectual support for conducting claim work. *Intelligent Transport Systems: materials of the International Scientific and Practical Conference*. 2022;259-262. (In Russ.).
5. Nutovich V.E. Analysis of contraventions to transportation processes and transportation quality management. *World of Transport and Transportation*. 2018;16(2):156-165. DOI: 10.30932/1992-3252-2018-16-2-15 (In Russ.).
6. Nutovich V.E. The mission is feasible. *Control Panel*. 2012; 52. (In Russ.).
7. Nutovich V.E. Digital support and compliance with specifications for arrangement and fastening of cargoes. *World of Transport and Transportation*. 2018;16(4):52-65. DOI: 10.30932/1992-3252-2018-16-4-4 (In Russ.).
8. Nutovich V.E. Automated charging for finding wagons on the infrastructure of public railway transport. *Science and Technology of Transport*. 2018; 2:38-45. (In Russ.).
9. Nutovich V.E. Comprehensive approach towards introduction of information technology for freightage. *Appendix to the journal "World of Transport and Transportation"*. 2010;08(2):24-27. (In Russ.).
10. Nutovich V.E. *Methods and algorithms of intellectual support for registration of commercial acts: textbook*. Moscow, Tekhpolygratsentr, 2019; 119. (In Russ.).
11. Saleeva M. From local disputes to solving global problems. *Russian Railways-Partner News Agency*. 2021;5-6(441-442). URL: https://www.rzd-partner.ru/publications/rzd-partner/-5-6-441-442-mart-2021/ot-lokalnykh-sporov-k-resheniyu-globalnykh-problem/&sphrase_id%20%C2%A0= (In Russ.).

12. Portnova O.Y. *Improving the efficiency of the organization of the provision of wagons to industrial enterprises: dis. ... candidate of Technical Sciences*. Ekaterinburg, 2015;156. (In Russ.).

13. Portnova O.Yu. Risk management in the field of providing industrial enterprises with rolling stock. *Science and Technology of Transport*. 2014; 1:21-36. (In Russ.).

14. Say V.M., Portnova O.Y. Study of mathematical model forecasting car delivery and removal at industrial enterprises. *Transport of the Urals*. 2015;3(46):86-92. (In Russ.).

15. Chuev N.P., Portnova O.Y. Risk monitoring and risk management tools in the provision of rolling stock to industrial enterprises of the region. *Transport of the Urals*. 2013;4(39):61-70. (In Russ.).

16. Portnova O.Y. Verification of car traffic management model of industrial enterprises with the use of differential equations. *Herald of the Ural State University of Railway Transport*. 2015;3(27):14-24. (In Russ.).

Об авторах

Ольга Юрьевна Разумова — кандидат технических наук, технолог технологической службы; **Свердловская железная дорога — филиал ОАО «РЖД» (СвЖД — филиал ОАО «РЖД»);** 620013, г. Екатеринбург, ул. Челюскинцев, д. 11; доцент кафедры «Станции, узлы и грузовая работа»; **Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС);** 620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, д. 66; SPIN-код: 9094-5177, РИНЦ ID: 646938; oportnova1988@mail.ru;

Ильмир Мансурович Басыров — кандидат технических наук, доцент кафедры «Логистические транспортные системы и технологии»; **Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ));** 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9; SPIN-код: 2959-1050, РИНЦ ID: 933890, ORCID: 0000-0002-1400-741X; basyrov.ilmir@yandex.ru.

Bionotes

Olga Yu. Razumova — Cand. Sci. (Tech.), technologist of the technological service; **Sverdlovsk Railway — branch of JSC “Russian Railways”;** 11 Chelyuskintsev st., Yekaterinburg, 620013, Russian Federation; Associate Professor of the Department of “Stations, nodes and cargo work”; **Ural State University of Railway Transport (USURT);** 66 Kolmogorova st., Yekaterinburg, 620034, Russian Federation; SPIN-code: 9094-5177, ID RSCI: 646938; oportnova1988@mail.ru;

Ilmir M. Basyrov — Cand. Sci. (Tech.), Associate Professor of the Department of “Logistic transport systems and technologies”; **Russian University of Transport (RUT (MIIT));** build. 9, Obraztsova st., Moscow, 127994, Russian Federation; SPIN-code: 2959-1050, ID RSCI: 933890, ORCID: 0000-0002-1400-741X; basyrov.ilmir@yandex.ru.

Заявленный вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.

The authors declare no conflicts of interests.

Автор, ответственный за переписку: Ильмир Мансурович Басыров, basyrov.ilmir@yandex.ru.

Corresponding author: Ilmir M. Basyrov, basyrov.ilmir@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 02.03.2023; одобрена после рецензирования 13.04.2023; принята к публикации 30.05.2023.

The article was submitted 02.03.2023; approved after reviewing 13.04.2023; accepted for publication 30.05.2023.