

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра управління вантажною і комерційною роботою

В.М. Запара, А.Л. Обухова, Я.В. Запара

**КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Конспект лекцій з дисципліни

***«КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ»***

Частина 1

Харків - 2014

Запара В.М., Обухова А.Л., Запара Я.В. Комерційна експлуатація на залізничному транспорті: Конспект лекцій. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – Ч. 1. – 92 с.

Даний конспект лекцій розкриває тему «Комерційна експлуатація на залізничному транспорті». Наведено основні особливості планування та організації перевезень вантажів. Розглянуто форми перевізних документів і розрахунку за перевезення вантажів. Даний конспект лекцій може використовуватися як допоміжний матеріал при проведенні лекційних і практичних занять з дисципліни «Комерційна експлуатація на залізничному транспорті» і теоретичне джерело при написанні дипломної роботи за відповідними темами.

Рекомендовано для студентів спеціальності «Організація перевезень і управління на транспорті» (залізничний транспорт) всіх форм навчання та слухачів ІППК.

Іл. 1, бібліогр.: 10 назв.

Конспект лекцій розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною та комерційною роботою 4 лютого 2013 р., протокол № 10.

Рецензент
проф. Є.С. Альошинський

В.М. Запара, А.Л. Обухова, Я.В. Запара

КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ
Конспект лекцій з дисципліни

*«КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ»*

Частина 1

Відповідальний за випуск Обухова А.Л.

Редактор Ібрагімова Н.В.

Підписано до друку 05.03.13 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.
Умовн.-друк.арк. 4,0. Тираж 50. Замовлення №
Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейербаха, 7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

Зміст

Перелік скорочених термінів, які вживаються у тексті.....	5
Вступ.....	7
1 Комерційна експлуатація залізниць на сучасному етапі.....	8
2 Технічна і комерційна експлуатація. Правові основи комерційної експлуатації.....	14
3 Правила перевезення вантажів, що регламентують виконання комерційних операцій.....	20
4 Товарні контори. Автоматизоване робоче місце працівника товарної контори.....	52
5 Планування вантажних перевезень.....	58
5.1 Технологія електронного документообігу між вантажовідправником і АС Укрзалізниці «МЕСПЛАН» при формуванні плану перевезень.....	60
5.2 Організація та облік виконання плану перевезень.....	61
6 Оформлення перевезень і розрахунки за перевезення вантажів з відправниками і одержувачами.....	63
7 Перевізні документи. Електронний документообіг.....	68
7.1 Оформлення ЕПД.....	70
7.2 Технологія внесення змін до ЕПД на шляху прямування вантажу.....	72
7.3 Технологія змін у ЕПД на станції призначення вантажу	75
8 Єдиний технологічний центр з обробки перевізних документів. Єдиний розрахунковий центр.....	77
8.1 Загальні відомості.....	77
8.2 Облік коштів на особовому рахунку користувача послуг.....	78
8.3 Оформлення та обробка перевізних документів при перевезенні транзитних вантажів.....	79
8.4 Оформлення та обробка перевізних документів при внутрішніх перевезеннях вантажів у межах України.....	81
9 Операції з вантажами при перевезенні їх залізницями.....	83
9.1 Підготовка та приймання вантажу до перевезення.....	83
9.2 Підготовка вагонів до навантаження.....	84
9.3 Операції з вантажами, які виконуються на шляху прямування.....	85
9.4 Забезпечення безпеки руху і збереження вантажів на	86

шляху прямування.....	
9.5 Причини, що викликають комерційні браки і несхоронність вантажів.....	86
9.6 Порядок зміни договору перевезення (переадресування)..	87
9.7 Перевантаження.....	88
9.8 Операції по прибуттю	90
Список літератури.....	92

ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНИХ ТЕРМІНІВ, ЯКІ ВЖИ- ВАЮТЬСЯ У ТЕКСТІ

АРМ – автоматизоване робоче місце

АРМ ТВК – автоматизоване робоче місце працівника товарної контори

АРМ ПЗ – автоматизоване робоче місце комерційного агента, що займається прийманням-видаванням вантажів

АРМ КП – автоматизоване робоче місце працівника контейнерного пункту

АРМ ГУ-57 – автоматизоване робоче місце працівника станції по роботі з квитанціями різного збору форми ГУ-57

АРМ ЄТехПД – автоматизоване робоче місце працівника єдиного розрахункового підрозділу

АС – автоматизована система

АС «МЕСПЛАН» – автоматизована система планування вантажних перевезень УЗ

АС «КЛІЄНТ» – автоматизована система з оформлення та обробки перевізних документів на перевезення вантажів залізничним транспортом України вантажовідправниками через мережу Інтернет

АСК ВП УЗ – автоматизована система керування вантажними перевезеннями на залізничному транспорті України

ЕПД – електронний перевізний документ

Проект ЕПД – електронні дані електронного перевізного документа, оформлення якого ще не завершено і який з цієї причини не містить всіх необхідних електронних цифрових підписів

ЕЦП – електронний цифровий підпис

ПАК АЕДО – програмно-апаратний комплекс обробки та зберігання електронних документів залізничного транспорту – архів електронного документообігу

УЗ – Державне публічне акціонерне товариство «Укрзалізниця»

КО – комерційний огляд

ТО – технічний огляд

СВР – сервер вантажної роботи

КСЕОД – комплексна система електронної обробки документів

ЄРЦ УЗ – єдиний розрахунковий центр обробки перевізних документів

АСК ВП УЗ-Є – єдина централізована автоматизована система керування вантажними перевезеннями на залізничному транспорті України

БД – база даних

ГІОЦ УЗ – Головний інформаційно-обчислювальний центр ДПАТ "Укрзалізниця"

ДДВ – додаткова дорожня відомість накладної СМГС

ППВ – поїзна передавальна відомість

МДВ – масив дорожніх відомостей

ЄЕКК – єдина електронна картотека Укрзалізниці

ВСТУП

Міжгалузеві відносини породжують дуже важливу форму діяльності залізниць – комерційну роботу. У наш час з розвитком ринкових відносин комерційна діяльність набула першорядного значення. Її можна розглядати як комплекс платних послуг широкомасштабного сервісу, які надаються залізничним транспортом галузям народного господарства та громадянам при виконанні перевезень.

За підсумками 2011 р. доходи від звичайної діяльності залізниць вперше перевищили 50 млрд грн за рік і склали 53,7 млрд грн, у тому числі від перевезень – 46,0 млрд грн. Витрати від звичайної діяльності залізниць України склали 53,0 млрд грн, у тому числі від пасажирських та вантажних перевезень – 40,1 млрд грн, тобто загальний фінансовий результат діяльності залізниць прибутковий, але від пасажирських перевезень збитки склали понад 6,6 млрд грн, у тому числі в приміському сполученні – 3,2 млрд грн. У 2011 р. Укрзалізницею до бюджету та державних цільових фондів сплачено 12,9 млрд грн поточних податків та обов'язкових платежів, у тому числі до Державного бюджету – 5,1 млрд грн.

За 2011 р. залізницями України перевезено 469,3 млн т вантажів, що на 8,4 % більше, ніж 2010 р. У тому числі внутрішньодержавних – 255 млн т, експортних – 131,3 млн т, транзитних – 51 млн т, імпортованих – 32 млн т. Завдяки проведеним відповідним заходам економія витрат у 2011 р. склала майже 300 млн грн. Від надання додаткових послуг підвищено доходи на 37 млн грн.

Цей конспект лекцій із спеціальної дисципліни „Комерційна експлуатація залізниць”, яка вивчається студентами спеціалізації „Транспортно-експедиторська діяльність” спеціальності 7.07010102 „Організація перевезень і управління на транспорті (залізничний транспорт)”, розглядає сутність комерційної експлуатації залізниць на сучасному етапі їх реформування.

Матеріал може використовуватись студентами денної та заочної форм навчання, а також слухачами НН ІППК (ФПК та друга вища освіта) для самостійного опрацювання.

1 Комерційна експлуатація залізниць на сучасному етапі

Діяльність залізничного транспорту характеризують дві сторони. Перша з них пов'язана з вирішенням широкого кола оперативних внутрішньогалузевих завдань безпосередньої організації перевізного процесу – це експлуатаційна робота залізниць. Інша сторона – реалізація міжгалузевих технологічних зв'язків і юридичних відносин залізничного транспорту з підприємствами, організаціями, іншими видами транспорту та фізичними особами – це комерційна експлуатація залізниць.

Основними завданнями комерційної експлуатації в умовах ринкової економіки є:

- оперативне планування перевезень;
- використання транспортної логістики для скорочення термінів доставки і зниження собівартості перевезення;
- приймання до перевезення вантажу і багажу від відправників і видача їх одержувачам;
- оформлення перевізних документів;
- розроблення нормативних документів стосовно умов перевезення і забезпечення контролю за їх виконанням;
- організація забезпечення схоронності вантажів під час перевізного процесу;
- розрахунок і стягнення провізних платежів і зборів на основі діючої тарифної системи;
- організація роботи механізованих дистанцій вантажно-розвантажувальних робіт;
- розроблення нових технологій, механізація, автоматизація і роботизація вантажно-розвантажувальних робіт на місцях загального користування;
- запровадження інформаційно-облікових систем (ІОС) та АРМ в системах управління вантажною і комерційною роботою;
- транспортно-експедиторське обслуговування вантажовласників, орендна і договірна справа та ін.

Від вирішення цих завдань багато в чому залежить реалізація мети комерційної експлуатації, а саме:

- задоволення потреб вантажовласників і потенційних пасажирів;

- досягнення переваги над конкурентами (іншими видами транспорту) за якістю транспортних послуг;
- забезпечення запланованих обсягів перевезень вантажів і пасажирів;
- досягнення запланованих розмірів прибутку.

Отже, комерційна експлуатація займає важливе місце в експлуатаційній діяльності залізниць і містить комплекс питань, пов'язаних з перевізним процесом, головним чином з його початковими і кінцевими операціями – вантаженням і вивантаженням, з організацією прогресивних видів перевезень – пакетних, контейнерних, контрейлерних, маршрутних, а також питання використання вагонів і контейнерів за часом і вантажопідйомністю та ін.

Згідно з Концепцією Державної програми реформування залізничного транспорту передбачається створення Державної публічної акціонерної компанії “Українські залізниці” (ДПАК “УЗ”). Для розширення функцій відносно організації перевезення у внутрішньому та міждержавному сполученнях, здійснення контролю розрахунків за перевезення, практичної реалізації маркетингово-збутової політики ДПАК “УЗ” і організації комерційної роботи з метою всебічного задоволення потреб користувачів послуг залізничного транспорту створено Український транспортно-логістичний центр (УТЛЦ).

Функціональна діяльність УТЛЦ повинна охоплювати такі основні напрями: організація транспортних логістичних ланцюгів на основі планування та раціональної доставки вантажів з місць їх виробництва до місць споживання, підвищення і контроль рівня якості обслуговування вантажовласників, організація комплексного транспортно-експедиторського обслуговування при перевезенні вантажів залізницями.

УТЛЦ повинен забезпечувати в т.ч. і ефективне використання вагонного парку. Основне завдання УТЛЦ - полегшити усі процеси, пов'язані з обслуговуванням перевезень. УТЛЦ має право укладати прямі договори з вантажовідправником, оператором рухомого складу або експедитором, який представляє інтереси вантажовідправника. Оператора або експедитора вибирає вантажовідправник – це його право. Питання укрупнення цього ринку, вироблення загальних

правил гри, велика клієнтська база, готовність інвестувати в інфраструктурні проекти, готовність нести відповідальність за операційні та технологічні ризики - такі регламентації і визначають операторські компанії, з якими УТЛЦ і Укрзалізниця матимуть справу.

Програма реформування залізничного транспорту ґрунтується на використанні інформаційних систем у технологічних процесах, пов'язаних з обробкою вантажів і документів на вантажі, що перевозяться, а також при взаєморозрахунках з користувачами транспортних послуг. У цьому напрямку з другої половини 2006 р. і особливо у 2007 р. потужними темпами проводилась робота з впровадження АРМ, які є складовими загальної автоматизованої системи управління комерційним господарством. Для впровадження автоматизованих систем на віддалених від магістральних ліній зв'язку станціях були випробувані і використовуються сучасні технології зв'язку – радіоканали різних мобільних операторів та супутникові канали зв'язку.

Станом на 01.07.2007 р. на 910 станціях і 1250 робочих місцях товарних касирів вже були установлені комп'ютери, за допомогою яких обробляються перевізні документи, і облаштовано 1240 робочих місць для обробки облікових документів із взаєморозрахунків з клієнтами на базі інформації про фактичне місцезнаходження вагона, технічні можливості підприємств з обробки вагонів, існуючі умови договорів між клієнтами і залізницею.

Одна з частин інформаційної моделі вантажних перевезень, яка необхідна для контролю термінів доставки вантажів, а також одержання об'єктивних аналізів обсягів перевезень, визначення ефективності роботи альтернативних перевізників, – це підсистема оперативної обробки перевізних документів і контролю за станом розрахунків з клієнтами. Результати обробки перевізних та облікових документів з автоматизованих систем на робочих місцях передаються для нарахування різних видів платежів у єдину електронну базу для подальшої обробки, формування звітності за реальними подіями, подальшого використання електронних документів. Платежі, що нараховані за перевезення, безпосередньо передаються у “фінансову” модель

залізниці для розрахунку сальдо платника без перевірки нарахувань у єдиному технологічному центрі обробки документів (ЄТехПД). Якість нарахувань перевізних платежів при використанні таких технологій суттєво підвищилась, про що свідчать систематичні порівняльні аналізи “недоборів-переборів”.

Функціонування єдиної бази залізничних перевізних документів створює можливість побудови нових технологій у роботі з відправниками та одержувачами вантажів з оформлення і підпису договорів, розрахунків документів засобами веб-офісу по мережі Інтернет та використання цифрового підпису. В основі такого електронного документообігу лежить обмін даними автоматизованих систем залізниці і клієнта. Інтеграція інформаційних систем із суміжниками реалізується декількома шляхами. Це передача даних електронного перевізного документа у вигляді повідомлення безпосередньо в АРМ працівника товарної контори засобами електронної пошти, а також використання проміжного “модуля” – АРМ “вантажовідправника” для введення даних в обсягах перевізного документа безпосередньо у відправника з автоматичною передачею даних цього документа для нарахування платежів.

Створення та функціонування в Укрзалізниці єдиної бази електронних перевізних документів дає можливість розширення полігону використання обміну даними в межах ОСЗ (організація співробітництва залізниць), яка включає 27 країн. Існуючі потоки інформації беруть участь в обробці автоматизованими системами всіх рівнів для нарахування попередніх платежів, прогнозу обсягів роботи підрозділів транспорту, використовуються на станціях призначення для розрахунку остаточних платежів.

Кількість електронних документів, які отримуються Головним інформаційним центром Укрзалізниці з Росії і Білорусі, збільшується, але для автоматизації технологічних циклів обробки необхідне стовідсоткове забезпечення повноти надходження і висока якість електронних документів. Керівництво Укрзалізниці направило проекти угод про інформаційний обмін залізничним адміністраціям Польщі, Словаччини, Угорщини, а також звернулось з ініціативою про

організацію електронного документообігу до адміністрацій країн СНД і Балтії.

Досягнутий залізницями України рівень автоматизації в управлінні процесом перевезень обумовив актуальність питань щодо необхідності зміни форм і структури самих перевізних документів з метою спрощення оформлення і полегшення їх обробки через автоматизовані системи.

Автоматизація взаємодіючих бізнес-процесів перевезень вантажів пов'язана зі створенням повного електронного обігу документів від зародження потоків вантажів, їх перевезення та до кінцевих операцій. Розвиток інформаційного обміну з сусідніми державами і членами ОСЗ з забезпечення попереднього інформування, скорочення часу знаходження вантажів під митними операціями, повний контроль за просуванням вантажу створить передумови залучення додаткових обсягів перевезень і підвищення конкурентоспроможності залізниць.

Укрзалізниця є активним учасником реалізації програми інтеграції України в Європейський Союз. З метою зближення транспортних систем, які діють у країнах Західної Європи, Східної Європи та Азійських країнах, у межах Сумісної робочої групи Комітету залізничного транспорту (ЦІТ) і Комітету Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) Укрзалізниця брала найактивнішу участь у створенні уніфікованої транспортної накладної ЦІМ/СМГС.

Для отримання досвіду застосування накладної ЦІМ/СМГС ще до введення її в дію Укрзалізницею в липні 2006 р. було ініційоване проведення експериментального перевезення першого поїзда з 27 вагонів, які були оформлені накладною ЦІМ/СМГС, із станцій Донецьк Донецької залізниці та Нижньодніпровськ Придніпровської залізниці Укрзалізниці призначенням на станції Німеччини.

Після офіційного введення в дію у вересні 2006 р. накладної ЦІМ/СМГС Укрзалізниця продовжила сумісно зі спеціалістами Німецьких, Польських, Словацьких і Чеських залізниць узгодження умов перевезень за цією накладною.

З початку 2007 р. здійснюються систематичні перевезення вантажів з оформленням накладних ЦІМ/СМГС із країн Західної Європи призначенням на станції України. У січні 2007 р. було

перевезено контейнерний поїзд із 30 вагонів з запчастинами зі станції Майнц (Німеччина) на станцію Запоріжжя-1 (Україна) на адресу ЗАТ “Запорізький автомобільний завод” з оформленням накладних ЦІМ/СМГС. Починаючи з 1 лютого 2007 р. такі перевезення виконуються щотижнево. З березня 2007 р. перевозяться з Чехії деревостружкові плити призначенням на станцію Костополь з накладними ЦІМ/СМГС.

Проводиться відповідна робота зі збільшення перевезень вантажів у країни Західної Європи. Вагомим кроком у забезпеченні міжнародних перевезень вантажів, скороченні вимог щодо додержання формальностей, а також видів і тривалості державного контролю і методів його проведення на кордоні стало приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордоні 1982 р.

Крім того, Україна бере участь у роботі над проектом “Конвенції щодо процедури міжнародного митного транзиту при перевезенні вантажів залізничним транспортом з використанням накладної СМГС”. Підписання цієї Конвенції є важливим для удосконалення процедури перетину державних кордонів.

Таким чином, протягом останніх років Укрзалізниця реалізує широкомасштабні заходи з автоматизації технологічних процесів у комерційному господарстві. Це завдання вирішується шляхом комплексної інформатизації з використанням сучасних інформаційних технологій та обумовлює автоматизацію оформлення перевізних документів на перевезення вантажів.

Укрзалізницею розроблена нова форма перевізного документа для перевезення вантажів територією України у внутрішньому сполученні, яка передбачає розміщення всіх відомостей про перевезення на одному боці бланка. За даними перевізного документа автоматично виконується нарахування перевізних платежів. Впровадження логічного контролю та автоматичне нарахування плати повністю виключає вплив людського чинника в оформленні документів на перевезення вантажів.

2 Технічна і комерційна експлуатація. Правові основи комерційної експлуатації

Як уже зазначалось, технічна експлуатація і комерційна експлуатація залізниць тісно пов'язані між собою. Перша з них – це внутрішня діяльність залізниць, що виконується працівниками галузі без участі відправників і одержувачів. До сфери технічної експлуатації належить забезпечення безпеки прямування поїздів, розроблення і виконання графіка руху, організація вагонопотоків, організація прямування поїздів, технічне нормування, використання вагонів, локомотивів, виконання термінів доставки вантажів згідно з вимогами вантажовласників, оперативне підведення порожніх вагонів під навантаження в необхідній кількості, у зазначений термін і пункт та ін.

Інша сторона – комерційна експлуатація. Це область зовнішньої діяльності залізничного транспорту, побудованої, як правило, за принципами маркетингу і транспортної логістики, яка характеризує правові відносини залізниць з відправниками і одержувачами вантажів (клієнтами), пасажирями, а також з іншими видами транспорту: планування і раціоналізація перевезень, у т. ч. у змішаному сполученні за участю інших видів транспорту та в міжнародних сполученнях; приймання, вантажно-розвантажувальні операції, видача, зважування і збереження вантажів; оформлення перевізних документів, правила та умови перевезення різноманітних вантажів, тарифи та особливості їх використання; взаємні обов'язки і відповідальність залізниць, відправників і одержувачів вантажів та інших учасників перевізного процесу, договори на експлуатацію під'їзних колій незагального користування. До області комерційної експлуатації належить також організація перевезень пасажирів і багажу.

Розглянемо більш детально деякі напрями розвитку, у першу чергу технічної експлуатації на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту України.

З початку 2012 р. Укрзалізниця почала системно вирішувати проблему оновлення парку вантажного рухомого складу, зокрема найбільш дефіцитних - піввагонів. Через нестачу рухомого складу практично вичерпано технічні можливості залізниць у

збільшенні перевезень. Зокрема середньодобовий дефіцит піввагонів у 2011 р. становив 6–8 тис. од.

Щоб вирішити ситуацію з оновленням рухомого складу та збільшенням парку вантажних вагонів, залізничники реалізують довготривалі програми з придбання рухомого складу та розробляють нові логістичні схеми управління парком вагонів.

На сьогодні власники мають 27 тис. піввагонів – це досить потужний парк, для порівняння, інвентарний парк Укрзалізниці, переданий державним вагонним компаніям, становить близько 50 тис. піввагонів. Власник знає, куди він хоче спрямувати свої вагони. Він не відправляє рухомий склад до третіх країн і не надає свій вагон під грейферне вивантаження. Він вчасно, за потребою, вкладає кошти в ремонт. Відповідно віддача від власного вагона буде більша, ніж від інвентарного.

Укрзалізниця має зберегти свої конкурентні переваги на ринку вантажних перевезень не через демпінг цін, а шляхом своєчасних, якісних перевезень за адекватною вартістю – для цього створено Український транспортно–логістичний центр.

Такий виважений підхід дасть належний результат. Вантажовласники зацікавлені у дешевих перевезеннях, але насамкінець інтенсивна зношеність парку, його кількісне зменшення через закінчення терміну експлуатації вагонів, їх дефіцит, відсутність інвестиційних коштів на оновлення – все це негативно впливає на кількість і якість перевезень. Тому клієнти залізниці розуміють: щоб задовольнити усі заявки на перевезення, Укрзалізниці потрібно створювати умови для оновлення парку.

Оновлення парку – це дуже серйозне питання для Укрзалізниці і для партнерів-вантажовласників. Підтримання в робочому стані зношеного рухомого складу та забезпечення безпеки руху потребує значних фінансових витрат. Політика Укрзалізниці така, що краще вкладати кошти в нові вагони, аніж ремонтувати техніку з вичерпаним терміном експлуатації. У фінансовому плані на 2012 р. були закладені кошти на програму з придбання 10000 напіввагонів.

З початку року залізниці почали отримувати новий рухомий склад. Зокрема на початку лютого 2012 р. Донецька залізниця приймала 50 нових піввагонів, які виготовлені ВАТ

«Крюківський вагоноремонтний завод». У лютому Донецька залізниця отримала ще 130 піввагонів вітчизняного виробника. Закупівля здійснюється за рахунок кредитних коштів, наданих Європейським банком реконструкції та розвитку. Окрім того, у 2012 р. Укрзалізницею відповідно до програми оновлення парку вантажних вагонів були проведені конкурсні торги на придбання 1450 піввагонів.

Станом на початок 2012 р. фізичний знос парку вантажних вагонів становив 86 %. На виконання державної Програми економічних реформ України на 2010 – 2014 рр. за напрямом «Розвиток транспортної інфраструктури» перед залізничною галуззю поставлено завдання щодо зменшення до кінця 2014 р. рівня зносу основних фондів залізничного транспорту з 80 до 65 %. За підрахунками фахівців, щорічна потреба в капітальних вкладеннях на оновлення та модернізацію основних фондів залізниць складає понад 18 млрд грн.

Слід зауважити, що через нестачу рухомого складу практично вичерпано технічні можливості залізниць у збільшенні перевезень.

З метою ефективної експлуатації вагонного парку на залізничному транспорті України створені державні вагонні компанії на базі спеціалізованих вагоноремонтних підприємств. Вагони інвентарного парку передані у власність створеним вагонним компаніям. Організація перевезень вантажів у вагонах власників – державних вагонних компаній і порожніх вагонів цих компаній здійснюється ДП «Український транспортно-логістичний центр» (УТЛЦ) на підставі договорів між УТЛЦ, залізницями, державними вагонними компаніями та замовниками перевезень.

Триває розроблення чітких критеріїв роботи залізниць з експедиторами. До цієї роботи активно залучаються вантажовласники. Базові вимоги зрозумілі. Так, кількість цих компаній буде обмежена, їх комісійні також будуть чітко регламентовані, чіткі вимоги до незалежних гравців ринку повинні бути встановлені в будь-якому випадку для мінімізації технологічних і операційних ризиків. Європа пройшла цим шляхом.

Усі компанії, що відповідають необхідним умовам та готові працювати в нових умовах, можуть виходити на ринок і працювати з вагонним парком держкомпаній: їм будуть надані рівні права та рівний доступ до інфраструктури.

Наслідком довготривалого дисбалансу між тарифами УЗ і приватників стала поява цілого класу експедиторів – посередників, що брали значну винагороду тільки лише за надання доступу до дешевого парку вагонів Укрзалізниці. Дотувати посередників, які просто користуються дешевим вагонним парком, Укрзалізниця більше не має наміру. Повинні діяти нормальні договірні відносини, прийняті в бізнесі-середовищі та відповідні чинному законодавству: тристоронній договір між державною вагонною компанією, українським транспортно-логістичним центром і вантажовідправником, з чітко описаними правами й обов'язками сторін.

За оцінками фахівців, потреби у інвестиціях на період до 2020 р. в залізницю - більше 200 млрд грн.

Значна робота проводиться Укрзалізницею для реорганізації моделі і ринку вантажних перевезень.

З метою збереження та ефективного використання вантажного парку Укрзалізниці змінила статус 50850 піввагонів з „інвентарного” на „власний” і передала для проведення різних видів ремонтів на баланс державних підприємств, які підпорядковані Укрзалізниці: ДП „Дарницький вагоноремонтний завод” і ДП „Укрспецвагон”. Після детального технічного огляду та паспортизації рухомого складу змінено статус і тим піввагонам, які у 2012 р. вдалося повернути із країн СНД. Зі зміною статусу на „власний” залізничні адміністрації не зможуть і далі використовувати піввагони так, як зі статусом інвентарного парку, оскільки вимушені будуть погоджувати це із власником рухомого складу.

Інший інвентарний парк також передається: криті вагони на ДП "Український державний Центр залізничних рефрижераторних перевезень "Укррефтранс", платформи – на ДП "Український Державний центр транспортного сервісу Ліски", спеціалізовані вагони – на ДП "Стрийський вагоноремонтний завод".

Юридичні основи комерційної експлуатації. Основним правовим нормативним актом, який встановлює обов'язки, права та відповідальність залізниць, з одного боку, і підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом – з іншого, є Статут залізниць України [Error: Reference source not found], який затверджений Кабінетом Міністрів України.

Статут визначає основні завдання та обов'язки сторін щодо перевезень і регулює їх правові відносини. Він регламентує порядок формування та виконання плану залізничних перевезень, укладання договорів і основних умов перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту. Статут передбачає планове здійснення перевезень, дотримання державних інтересів, раціональне використання технічних засобів транспорту, співпрацю залізниць, вантажовласників та інших учасників перевізного процесу, тісне співробітництво залізниць з іншими видами транспорту, удосконалення комерційної роботи, підвищення продуктивності праці, забезпечення своєчасної доставки і схоронності вантажів, взаємну відповідальність залізниць, відправників і одержувачів за дотримання вимог Статуту.

Чинний Статут залізниць України (1998 р.) містить основні положення і норми, що викладені в 137 статтях, які зведені у сім розділів. Розглянемо стисло основний зміст розділів Статуту.

Розділ I «Загальні положення» (ст. 1-6). Викладено завдання органів управління залізничним транспортом, а також міністерств і відомств, підприємств, організацій-відправників і одержувачів вантажів, визначено сферу дії Статуту, встановлено порядок розроблення і затвердження Правил перевезень і Технічних умов навантаження і кріплення вантажів. Наведено також визначення основних термінів: вантаж, вантажовідправник, вантажоодержувач, вантажні операції, накладна, Правила перевезення вантажів, пряме залізничне сполучення, пряме змішане сполучення та ін.

Розділ II «Вантажне господарство. Пристрої для обслуговування пасажирів» (ст. 7-16). Сформульовано основні

вимоги до вантажного і пасажирського господарства станцій, визначено порядок відкриття і закриття їх для виконання комерційних операцій, а також порядок розгляду скарг і пропозицій пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів.

Розділ III «Планування та організація перевезень вантажів» (ст. 17-63). Наведено положення про порядок місячного планування і організацію виконання планів перевезень, про договір залізничного перевезення, визначено права залізниць у питаннях планування, раціоналізації перевезень, виконання і зміни планів. У цьому ж розділі викладено обов'язки залізниць, відправників та одержувачів у виконанні комерційних операцій при прийманні і видачі вантажів.

Розділ IV «Залізничні під'їзні колії» (ст. 64-78). Статті цього розділу присвячені основним умовам експлуатації під'їзних колій, вимогам до їх технічного оснащення. Наведено умови укладання договорів про експлуатацію залізничної під'їзної колії та договорів про подачу і забирання вагонів, визначено порядок примикання під'їзних колій до загальної мережі залізниць, їх будівництва та реконструкції.

Розділ V «Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту» (ст. 79-99). Вказано основні вимоги і норми перевезень вантажів у прямих змішаних сполученнях за участю залізничного та інших видів транспорту, умови приймання до перевезення і передачі вантажів у пунктах перевалювання, порядок планування і розрахунків, відповідальність сторін за невиконання плану перевалювання та за схоронність вантажів.

Розділ VI «Перевезення пасажирів, багажу, вантажо-багажу і пошти» (ст. 100-104). Викладено обов'язки залізниць в організації перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, обов'язки і права пасажирів.

Розділ VII «Відповідальність залізниці, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів. Акти, претензії, позови» (ст. 105-137). Наведено основні положення про відповідальність сторін за невиконання плану перевезень, утрату, недостачі, псування та ушкодження, прострочення термінів доставки вантажів і контейнерів понад установлені норми,

ушкодження і втрату рухомого складу. Встановлено також порядок складання актів, пред'явлення претензій і позовів.

Дія Статуту поширюється на всі види перевезень вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізницями, які входять у загальну мережу залізниць України та відкриті для загального користування, у тому числі вантажів, що вантажаться і розвантажуються на під'їзних коліях.

Статут містить тільки основні принципові положення і правові норми, які стосуються до всіх видів перевезень. Проте Статут не може передбачити і врахувати всю специфіку конкретних умов перевезень окремих вантажів. У розвиток окремих статей Статуту розробляються підстатутні нормативні документи:

- Правила перевезень вантажів;
- Технічні умови навантаження та кріплення вантажів;
- Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України;
- інші нормативні документи.

Розробляє і затверджує їх Міністерство інфраструктури України у порядку, передбаченому ст. 5 Статуту. Правила і технічні умови, а також всі внесені в них зміни і доповнення публікуються періодично Мінінфраструктури України та вводяться в дію з моменту опублікування, є обов'язковими для всіх залізниць, вантажовідправників, вантажоодержувачів і інших учасників перевізного процесу.

3 Правила перевезення вантажів, що регламентують виконання комерційних операцій

Нагадаємо, що реалізація міжгалузевих технологічних зв'язків і юридичних відносин залізничного транспорту з підприємствами, організаціями, іншими видами транспорту та фізичними особами – це комерційна експлуатація залізниць. Підстатутні нормативні документи, а саме Правила, якраз і деталізують взаємодію залізниць з іншими учасниками перевізного процесу. Їх налічується кілька десятків. Деякі з них розглянемо детальніше пізніше, а в цій темі зупинимось на

короткій характеристиці деяких Правил перевезення вантажів, що регламентують виконання комерційних операцій.

До важливих документів взаємодії учасників перевізного процесу відносять: Правила планування перевезень вантажів; Правила приймання вантажів до перевезення; Правила оформлення перевізних документів; Правила видачі вантажів; Правила розрахунків за перевезення вантажів (всі вищеперераховані Правила розглянемо дещо пізніше).

Правила пломбування вагонів і контейнерів регламентують порядок пломбування вагонів і контейнерів запірнопломбувальними пристроями (ЗПП) (пломба в єдиній конструкції з пристроєм для блокування), призначеними для одночасного запирання і пломбування вагонів і контейнерів. Технічні вимоги щодо конструкції та виготовлення ЗПП, пломб і закруток погоджуються Укрзалізницею. ЗПП належать до групи охоронних технічних засобів одноразового використання. ЗПП, пристрої для їх зняття, пломби, лещата для пломбування і дрiт надаються залізницею відправникам (експедиторам) за плату.

Правила обчислення термінів доставки вантажів визначають, у які терміни залізниці зобов'язані доставляти вантажі за призначенням залежно від виду відправки та швидкості перевезення. При цьому термін доставки вантажу визначається в добах виходячи з відстані, за яку обчислюється провізна плата. Обчислення терміну доставки починається з 24-ї години дати приймання вантажу до перевезення, зазначеної в перевізних документах.

Правила користування вагонами і контейнерами визначають порядок і умови користування вагонами і контейнерами:

- парку залізниць України;
- парку залізниць інших держав;
- тими, які належать підприємствам, організаціям, портам, установам і громадянам, а також орендовані ними (якщо ці вагони знаходяться на коліях залізниць загального користування).

За користування вагонами і контейнерами вантажовласники вносять плату. У цих Правилах вказано порядок обліку часу користування, нарахування та оплати за користування вагонами (контейнерами).

Правилами зберігання вантажів для вантажів (крім бездокументних) встановлюються граничні строки зберігання і вивезення їх вантажовласниками зі станцій від 6 годин до 30 діб. Термін граничного зберігання починається з моменту вивантаження вантажу (контейнера з вагона) засобами залізниці або з моменту подачі вагона під вивантаження засобами одержувача. Якщо одержувач не вивіз вантаж з місця загального користування у терміни, встановлені статтею 46 Статуту, з нього стягується плата за зберігання вантажу, встановлена тарифом, незалежно від того, чиїми засобами здійснюється охорона вантажу. Якщо одержувач не сплатив усі належні залізничні платежі за вантаж, що прибув, протягом граничного терміну зберігання його на станції, то залізниця використовує заставне право на вантаж і реалізує його для покриття своїх витрат згідно із статтями 49, 51 Статуту.

Правила переадресування вантажів встановлюють порядок зміни станції призначення або разом з нею і одержувача вантажу. Переадресування здійснюється за заявою відправника, одержувача або експедитора (за дорученням). До заяви про переадресування вантажу на адресу одержувача, який не належить до структури підприємства, організації, що звернулася з заявою, додається письмова згода нового одержувача на приймання вантажу. Дозвіл на переадресування вантажу, у вигляді наказу надається начальникові станції, яка оформляє переадресування. Відмова у переадресуванні надається письмово і має бути обґрунтована.

Правилами реалізації вантажів вказується, що реалізація вантажів здійснюється залізницею, якщо немає змоги доставити вантаж або видати його одержувачу, якщо подальше транспортування вантажу призведе до його втрати або пошкодження (аварія, стихійне лихо, воєнні дії та інше), а також після закінчення встановленого Правилами зберігання вантажів граничного терміну його зберігання, а саме:

- у разі застосування залізницею заставного права на вантаж з метою одержання провізної плати та інших платежів;
- у разі неможливості видати вантаж на станції призначення одержувачу, зазначеному в накладній, через відсутність одержувача в районі станції призначення, якщо станцією в

триденний термін від дня вручення йому повідомлення не отримана вказівка відправника щодо розпорядження вантажем;

- у випадку, коли одержувач з тих або інших причин не звернувся на станцію призначення за вантажем, або в разі відмови одержувача від вантажу;

- при виявленні вантажу без документів.

Реалізація (передача) вантажу іншим організаціям здійснюється за договором купівлі-продажу на станції, де знаходиться вантаж, що реалізується, або через спеціальні склади реалізації, створені на кожній залізниці.

Оцінка вантажу здійснюється комісією за участю представників залізниці та організації (підприємства) - покупця, якій передається вантаж, і місцевих фінансових і торговельних органів або працівників торгово-промислової палати. Про оцінку вантажу складається акт.

Після оцінки передача вантажів здійснюється за актом приймання-здавання, який складається в трьох примірниках і підписується начальником станції або начальником складу реалізації та представником організації-покупця, яка отримує вантаж.

У приймально-здавальному акті зазначаються всі потрібні реквізити і номер рахунка залізниці, на який покупець перераховує кошти за переданий йому вантаж.

Кошти, отримані залізницею за реалізований іншої організації вантаж, за вирахуванням сум, належних залізниці, перераховуються: одержувачу, зазначеному в накладній, - у разі оплати ним вартості вантажу; відправнику - у всіх інших випадках.

Правила обслуговування залізничних під'їзних колій регламентують взаємодію підприємств-власників залізничних під'їзних колій з залізницями при їх експлуатації. Залізничні під'їзні колії призначено для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств у взаємодії із залізничним транспортом загального користування. Під'їзні колії з усіма спорудами і пристроями, локомотиви і вагони повинні утримуватися в повній справності згідно з чинними Правилами технічної експлуатації (ПТЕ) залізниць України і ПТЕ підприємств.

Власники (користувачі) залізничних під'їзних колій забезпечують їх освітлення у межах території, яку вони займають, а також місць навантаження, вивантаження вантажів, очищення під'їзних колій від сміття і снігу.

На кожну під'їзну колію після закінчення її будівництва і здачі в експлуатацію підприємством складається Інструкція про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній колії.

Взаємовідносини залізниці з підприємствами, які виконують вантажні роботи на під'їзних коліях, визначаються договорами про експлуатацію під'їзних колій або договорами про подачу та забирання вагонів. Договори про експлуатацію під'їзних колій укладаються між залізницею і власниками під'їзних колій у разі обслуговування під'їзної колії власним або орендованим локомотивом. Договори про подачу та забирання вагонів укладаються між залізницею і підприємствами у разі обслуговування локомотивом залізниці під'їзних колій або окремих вантажних фронтів.

Договори розробляються з урахуванням технології роботи під'їзної колії і технології роботи станції примикання, а у відповідних випадках - з урахуванням єдиних технологічних процесів.

У Правилах наведено процедуру укладання договорів про експлуатацію під'їзних колій і договорів про подачу та забирання вагонів, порядок подачі та забирання вагонів, визначення розмірів вантажних фронтів, процедуру розроблення Єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії та станції примикання.

Правила перевезення вантажів з оголошеною вартістю встановлюють, що при здаванні до перевезення відправник зобов'язаний оголосити вартість таких вантажів:

-дорогоцінних металів і виробів з них, дорогоцінних каменів, предметів мистецтва, картин, статуй, художніх виробів, антикварних речей, килимів, дослідних машин, обладнання та приладів;

-домашніх речей, що перевозяться без супроводу провідника відправника.

Не допускається оголошення вартості вантажів, що перевозяться навалом, насипом, наливом, на відкритому

рухомому складі, з провідниками, за пломбами вантажовідправників, а також швидкопсувних і небезпечних вантажів. Не допускається оголошення вартості частини вантажу, який перевозиться за однією накладною.

Оголошення вартості інших вантажів може провадитись за бажанням відправника і погодженням залізниці.

Оголошена вартість вантажу не повинна перевищувати дійсної його вартості.

Правила перевезення вантажів навалом і насипом; Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу; Правила перевезення вантажів, які змерзаються, регламентують особливості перевезення різноманітних вантажів з урахуванням властивостей вантажів та особливостей рухомого складу.

Згідно з Правилами перевезення вантажів маршрутами відправника такі перевезення здійснюються за планами перевезень, якими передбачається максимальна концентрація вантажопотоків з метою раціонального використання технічних засобів відправників, одержувачів і залізниць.

Маршрутом відправника (далі - маршрут) вважається поїзд установленої маси або довжини, сформований відправником відповідно до Правил технічної експлуатації залізниць України та плану формування поїздів на залізничній під'їзній колії підприємства або за договором із залізницею - на коліях залізничної станції призначенням на одну станцію або з розосередженням на кількох станціях з обов'язковим зменшенням кількості його переробок на попутних технічних станціях.

Маса і довжина маршрутів установлюються залежно від їх призначення відповідно до плану формування поїздів. Залізниця повідомляє відправників про встановлені норми маси і довжини маршрутів. Відправник узгоджує з одержувачем можливість приймання ним маршрутів у встановленій кількості вагонів.

У разі наявності на напрямку перевезення маршрутів пунктів (станцій) зміни вагових норм поїздів у бік зменшення маршрути формуються з "ядра" (вагонів далекого призначення) і причіпної групи вагонів, яка перевозиться у складі маршруту до станції зміни маси поїзда.

Умови організації перевезень вантажів маршрутами, порядок подачі вагонів для завантаження і вивантаження

маршрутів, їх формування до встановлених норм маси і довжини, повернення після завантаження (вивантаження) установлюються у договорах про експлуатацію під'їзних колій і договорах про подачу і забирання вагонів.

Правила перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів) встановлюють, що у супроводі провідників відправника або одержувача перевозяться такі вантажі вагонними відправками: тварини, птиця і бджоли; швидкопсувні вантажі, які вимагають при перевезенні спеціального обслуговування (опалення, вентильовання, догляд за вантажем або тарою та ін.) (Супроводження швидкопсувних вантажів провідниками відправника або одержувача не потрібне, якщо перевезення цих вантажів здійснюється у вагонах-рефрижераторах (рефрижераторних контейнерах), обладнання яких обслуговується працівниками залізниці, і відправник у перевізних документах не зробив відмітки про догляд і обслуговування, крім додержання температурних режимів.); риба жива; рослини і квіти живі; небезпечні вантажі, супроводження яких передбачено правилами перевезення цих вантажів; музейні й антикварні цінності; рухомий склад, що відправляється як вантаж на своїх осях; тепловози, електровози, паровози, моторвагонні секції і крани на залізничному ході, що пересилаються у недіючому стані, а також локомотиви вузькоколіїних залізниць, які перевозяться на платформах, пасажирські вагони й інший спеціальний рухомий склад, судна, катери; автомобілі, трактори і моторизовані сільськогосподарські машини, які перевозяться окремими вагонами, а також усі автомобілі, трактори і моторизовані сільськогосподарські машини, які були в експлуатації і перевозяться в ремонт, з ремонту або для інших цілей; приватні автомобілі (За згодою власників автомобілів допускається перевезення в одному вагоні двох і більше автомобілів різних власників у їх супроводі з оформленням перевезення кожної машини окремою накладною.); вантажі, які перевозяться з частковим вивантаженням або довантаженням у дорозі; вино й горілка у відкритих ящиках; метали чорні (листовий прокат, труби оцинковані, чавун) у вагонах відкритого типу; феросплави, які допускаються до

перевезення у вагонах відкритого типу; інші вантажі у відповідності з Правилами.

Перевезення інших вантажів у супроводі провідників відправника або одержувача вантажів може здійснюватися за домовленістю із залізницею. Супроводжувати вантаж можуть працівники одержувача або відправника, а також працівники організацій, з якими відправники або одержувачі уклали угоди на супроводження вантажів.

Провідники розміщуються у критому вагоні з вантажем, який вони супроводжують, або в окремому критому вагоні, який надається залізницею за заявкою відправника в рахунок його плану. За проїзд провідників стягується плата згідно з тарифом. Розмір плати вказується в накладній і сплачується на станції відправлення.

Провідник має право перевозити з собою у вагоні безоплатно ручну поклажу загальною масою не більше 36 кг. Кількість провідників для супроводження вантажів визначається відправником. Не допускається призначення провідників у кількості більше 2 осіб для супроводження одного вагона.

До основних обов'язків провідника належать: приймання вантажу від відправника, охорона вантажу в дорозі, догляд за тваринами, напування і годування їх, запобігання псуванню вантажу (підтримання у вагоні необхідної температури, вентилявання вагонів тощо), забезпечення кріплення і стійкості вантажу у вагоні, а також здавання вантажу одержувачу. Додаткові умови супроводження небезпечних вантажів встановлюються правилами їх перевезення.

Під час перевезення провідники зобов'язані виконувати правила пожежної і особистої безпеки. Забороняється курити у вагонах і використовувати нагрівальні і освітлювальні прилади, крім ліхтарів, що відповідають правилам пожежної безпеки, і типових вагонних печей. Відстань між вантажем і піччю повинна бути не менше 1 м, а між поверхнею вантажу і стелею вагона - не менше 50 см. Для контролю за температурою у вагоні відправник зобов'язаний забезпечити провідника термометром.

Печі і пічне обладнання у вагонах встановлюються відправником згідно з Правилами пожежної безпеки на залізничному транспорті. Опалення печей здійснюється тільки

твердим паливом, яким відправник повинен забезпечити провідників на весь термін перевезення вантажу. На випадок пожежі провідник повинен мати у вагоні запас води не менше 100 л. Відправник (одержувач) несе відповідальність перед залізницею за пошкодження вагона і обладнання, що сталися з вини провідника.

Якщо в дорозі вантажу загрожує псування і доставити його в повній схоронності за призначенням неможливо, то провідник вживає заходів для передачі (реалізації) вантажу іншим організаціям. Начальник станції у цьому разі зобов'язаний на письмову вимогу провідника відчепити вагон від поїзда і подати його на місце передачі (реалізації).

У разі виявлення під час перевезення пошкодження вагонів, які супроводжуються провідниками, і неможливості подальшого знаходження цих вагонів у даному поїзді несправні вагони відчіплюються для проведення ремонту. Якщо вагони супроводжувались кількома провідниками, то один із них залишається при відчеплених вагонах. Якщо вагони супроводжувались одним провідником, то провідник відправляється зі справними вагонами, а відчеплені вагони після перевірки в них наявності вантажу пломбуються (крім вагонів з тваринами та іншими вантажами, для яких необхідне спеціальне обслуговування при перевезенні) і після усунення несправності відправляються за призначенням. Для супроводження вагонів з тваринами та іншими вантажами, які потребують спеціального обслуговування, призначаються провідники з числа працівників залізниці. Про відчеплення вагонів станція зобов'язана проставити відмітку в посвідченні провідника.

Перевірка вантажу у відчеплених вагонах здійснюється у присутності провідника і залежно від результату оформляється комерційним актом або актом загальної форми в установленому порядку. Вагони, які супроводжуються одним провідником, повинні ставитися у поїзд однією групою.

Правила перевезень швидкопсувних вантажів (ШПВ) регламентують особливості перевезення вантажів, які при перевезенні залізничним транспортом вимагають захисту (охолодження, вентилявання, обігрів) від дії на них високих або низьких температур зовнішнього повітря.

Для перевезення ШПВ використовуються ізотермічні (рефрижераторні вагони та контейнери, вагони-термоси, спеціальні цистерни для вина, живорибні вагони), а також універсальні криті вагони та криті вагони з утепленим кузовом (нумерація на 918...) і універсальні контейнери.

ШПВ, не зазначені в додатках цих правил, а також інші вантажі, які потребують відповідних температурних режимів і умов при транспортуванні, можуть перевозитися тільки за окремими договорами між відправником і залізницею на особливих умовах, установлених Укрзалізницею спільно з міністерством, до системи якого входять підприємство чи організація, або підприємством-відправником. При цьому вантажовласниками подаються до Укрзалізниці стандарти, характеристики та інші відомості про вантаж, а також пропозиції щодо умов перевезень його з відповідним обґрунтуванням.

Спосіб перевезення ШПВ (з охолодженням, вентиляванням, обігріванням або в режимі "термос" (підтримання температурного режиму за рахунок теплоізоляції вагона)), тип вагона (рефрижераторний, термос, критий, критий з утепленим кузовом) або контейнера (універсальний або рефрижераторний) визначаються відправником залежно від характеру ШПВ та кліматичних умов на всьому шляху його перевезення.

Подані для завантаження ШПВ вагони повинні відповідати вимогам статті 31 Статуту залізниць України та відповідати санітарним вимогам. Перед подачею вагонів або контейнерів під завантаження м'яса, м'ясопродуктів, масла вершкового, сирів плавлених і твердих сичужних, а також продовольчих вантажів, що перевозяться без транспортної тари насипом або навалом, надається довідка щодо проходження транспортними засобами відповідної обробки.

ШПВ пред'являються до перевезення у транспортабельному стані й повинні відповідати за якістю та упакуванням вимогам, які встановлені нормативними документами (стандартами, технічними умовами і т. ін.). Тара та упакування повинні забезпечувати збереження вантажу під час перевезення, можливість штабелювання вантажу механізованим способом, бути справними, міцними та чистими.

На вимогу залізниці відправник зобов'язаний пред'явити ГОСТ, ДСТУ або технічні умови на продукцію, яка відвантажується, і на її тару, а також сертифікат, якщо продукція підлягає обов'язковій сертифікації.

Відправник надає станції разом з накладною документ, що підтверджує якість ШПВ (далі - документ про якість), датований днем завантаження у вагон, із зазначенням його номера у відповідній графі накладної, у разі перевезення із застосуванням електронної накладної цей документ надається в електронному вигляді. У документі про якість зазначаються: точне найменування, вид, категорія, сорт, відповідність якісного стану продукції ГОСТу або ДСТУ із зазначенням їх номерів, її призначення (реалізація у торговельній мережі, громадське харчування, промислова переробка), вид тари й упакування, граничний термін зберігання продукту при належних умовах, термін транспортабельності вантажу (у добах) з урахуванням фактичного стану продукту перед завантаженням у вагон, найменування та адреса відправника та одержувача, номер і вид транспортного засобу, у якому буде перевозитися вантаж. Документ про якість завіряється підписом відповідальної особи та печаткою виробника (відправника).

При перевезенні ШПВ, що підлягають ветеринарному контролю, відправник повинен пред'явити також ветеринарне свідоцтво встановленої форми.

При перевезенні свіжих фруктів, плодів, овочів, живих рослин, насіннєвого і посадкового матеріалів та інших вантажів, що підлягають карантинному контролю, до накладної додається карантинний сертифікат.

У разі оформлення перевізного документа в електронному вигляді (із накладенням електронного цифрового підпису) копія карантинного сертифіката (виготовленого за допомогою сканера тощо) додається в електронному вигляді. При цьому перший примірник карантинного сертифіката направляється відправником безпосередньо одержувачу.

Дату відвантаження ШПВ відправник попередньо узгоджує з начальником станції. Завезення вантажів на станцію для завантаження на місцях загального користування дозволяється

після підтвердження станцією наявності вагонів, готових для завантаження.

ШПВ не приймаються до перевезення, якщо термін транспортування, указаний у сертифікаті або документі про якість на продукцію, менший за термін доставки, розрахований відповідно до Правил обчислення термінів доставки вантажів, а також якщо термін доставки вантажу перевищує граничний термін перевезення, установлений Правилами перевезення ШПВ.

Залізниці мають право вибірково перевіряти якість пред'явлених до перевезення ШПВ, стан тари та їх відповідність установленим стандартам або технічним умовам.

Товарну сортність вантажу залізниця не перевіряє. Якість вантажу в непошкодженій герметичній упаковці та бочковій тарі не перевіряється.

У виняткових випадках при особливих обставинах ШПВ, стан та упаковка яких не відповідають вимогам стандартів або технічним умовам, а також у разі необхідності транспортування протягом термінів, що перевищують граничні, вантажі можуть бути прийняті до перевезення на особливих умовах, установлених згідно із статтею 63 Статуту залізниць України.

Швидкість перевезення (велика або вантажна) ШПВ установлюється відправником і зазначається у перевізних документах. Спосіб перевезення ШПВ визначається залежно від періодів року: літній - з квітня до жовтня включно; перехідний - листопад і березень; зимовий - з грудня до лютого включно.

Дозволяється спільне перевезення в одному вагоні (контейнері) вантажів, які не сприйнятливі до запахів, за умови однакового способу їх обслуговування і на термін не більше встановленого для найменш стійкого вантажу.

У літній і перехідний періоди до початку заморозків плодоовочі, риба в'ялена та яйця пташині харчові неохолоджені можуть перевозитися у критих вагонах з безперервним вентиляванням. Безперервне вентилявання у критих вагонах здійснюється через напіввідкриті бокові люки; через відкриті бокові люки, закриті зсередини вагона металевими ґратами або металевою сіткою, закріпленими брусками. Площа отворів для вентилявання у таких люках має бути не менше 40 % загальної площі люкового отвору.

Залежно від температури зовнішнього повітря плодоовочі та інші вантажі, підмерзання яких не допускається, у перехідний і зимовий періоди можуть перевозитися в ізотермічних вагонах як без охолодження та опалення, так і з опаленням.

Криті вагони з пічним опаленням обслуговуються провідниками відправника. Провідник повинен забезпечувати опалення вагона в заданому відправником режимі. Для контролю температури у вагоні відправник повинен забезпечити провідника термометром. Перевезення ШПВ у супроводі провідників здійснюються відповідно до Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів).

Після вивантаження ШПВ одержувач повинен очистити вагон (контейнер) від вантажу, засобів кріплення його у вагоні (контейнері) і залишків упаковки.

Після перевезення м'яса, риби солоної та оселедців, картоплі, буряка харчового, моркви, кавунів, капусти свіжої, овочів солоних і квашених у бочках і живих рослин одержувач повинен очистити і промити вагон.

На вимогу карантинних і ветеринарних органів після вивантаження ШПВ одержувач повинен провести дезінфекцію вагона (контейнера). У разі відсутності в одержувача умов і можливостей для промивання та дезінфекції вагонів (контейнерів) залізниця може виконувати ці роботи з оплатою за договором.

Специфіку перевезення деяких вантажів регламентують Правила перевезень тварин, пташці та інших вантажів, які підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю.

Тварини, птиця, харчові сирі тваринні продукти, сировина тваринного походження, біологічні, хіміко-фармацевтичні препарати, фураж і деякі інші вантажі перевозяться залізницею всіма видами відправок (уключаючи ручну поклажу) з дозволу та під контролем спеціалістів структурних підрозділів державного ветеринарно-санітарного контролю на державному кордоні і транспорті Державного департаменту ветеринарної медицини Міністерства аграрної політики України (далі – держветсан-контроль).

При загрозі ввезення збудників інфекційних хвороб тварин або можливості їх розповсюдження Державний департамент

ветеринарної медицини може встановлювати особливі умови перевезення вантажів, які підлягають державному ветеринарному контролю, або в установленому порядку забороняти їх перевезення.

На всі вантажі, які підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю, відправник повинен пред'явити станції відправлення на кожний вагон (контейнер) або дрібну відправку ветеринарний документ, виданий за місцем виходу вантажу відповідно до Порядку видачі ветеринарних документів. Оригінал ветеринарного документа додається до накладної в паперовому вигляді, у графі 9 "Документи, що додані відправником" якої вказуються номер і дата його видачі.

У разі оформлення перевізного документа в електронному вигляді (із накладенням електронного цифрового підпису) копія ветеринарного документа (виготовлена за допомогою сканера тощо) додається в електронному вигляді. При цьому оригінал ветеринарного документа направляється відправником безпосередньо одержувачу.

Дублікати ветеринарних документів видають провіднику, який супроводжує тварин, птицю (форма N 1), або кладуть разом з вантажем у вагон (форма N 2).

Ветеринарні свідоцтва форми N 1 дійсні для пред'явлення на станцію навантаження протягом трьох днів з дня їх видачі, а форм N 2, 3 - протягом п'яти днів. Якщо термін ветеринарного свідоцтва закінчився, питання про можливість перевезення вантажу вирішується держветсанконтролем.

Завантаження вантажів, які підлягають ветеринарному контролю, без ветеринарного свідоцтва не дозволяється. Недійсне ветеринарно-санітарне свідоцтво вилучається спеціалістом держветсанконтролю. Про затримку вантажу лікар ветеринарної медицини держветсанконтролю складає акт і повідомляє регіональну службу держветсанконтролю.

Начальник станції повинен повідомити держветсанконтроль про завантаження вантажів, які підлягають ветеринарно-санітарному контролю, за 12 годин до його початку, а про завантаження тварин і птиці - за 24 години.

Вантажі, які підлягають ветеринарно-санітарному контролю, приймаються до перевезення тільки до тієї станції та

на адресу того одержувача, які зазначені у ветеринарному свідоцтві. Змінювати станцію призначення та одержувача допускається у виняткових випадках і тільки з дозволу держветсанконтролю.

Станції відправлення та призначення вантажу проставляють на ветеринарному свідоцтві календарні штампелі, що означає його недійсність для повторного використання.

Огляд вантажів спеціалістом держветсанконтролю може провадитись під час перевезення та в пунктах перевалки на інші види транспорту. На вимогу держветсанконтролю станції надають ветеринарні свідоцтва, перевізні документи на вантажі, які підлягають ветеринарно-санітарному контролю, та інформацію, пов'язану з проведенням ветеринарно-санітарного контролю при перевезенні цих вантажів.

У разі виявлення вантажів, які підлягають ветеринарно-санітарному контролю, без ветеринарних свідоцтв, з фальсифікованими ветеринарними свідоцтвами або з іншими порушеннями вимог Порядку пропускання вантажів, підконтрольних службі державної ветеринарної медицини, через державний кордон України, уживаються заходи відповідно до вимог цього Порядку.

Утрата під час перевезення ветеринарного свідоцтва на дрібні та вагонні відправки оформляється актом загальної форми, а вантажі затримуються на вимогу держветсанконтролю на станції виявлення до з'ясування можливості їхнього подальшого транспортування і видачі одержувачу.

На обґрунтовану вимогу держветсанконтролю для проведення заходів, пов'язаних з ветеринарно-санітарним контролем, вантаж може бути затримано на станції. Про затримку вантажу представник держветсанконтролю складає акт за участю працівника станції із зазначенням причин затримки та заходів щодо їх усунення. Копія акта додається до перевізних документів, у яких про це робиться відповідна відмітка.

Правила перевезення вантажів, які підлягають фітосанітарному контролю. Відповідно до Закону України "Про карантин рослин" і Статуту Державної служби з карантину рослин України перевезення підкарантинних вантажів, які можуть бути переносниками карантинних шкідників, хвороб

рослин і бур'янів із господарств, населених пунктів, районів, областей та Автономної Республіки Крим, на території яких уведено карантинні обмеження або оголошено карантин, проводиться тільки за умови пред'явлення відправником карантинного сертифіката, який видається місцевою Державною інспекцією з карантину рослин (далі - карантинна інспекція), у зоні діяльності якої перебуває відправник.

Після отримання від органу державної виконавчої влади офіційного повідомлення про оголошення карантину або введення карантинних обмежень на вивіз підконтрольних карантину вантажів залізниця повинна негайно сповістити про це телеграмою інші залізниці та станції. На залізничних станціях, на всіх пунктах приймання вантажів вивішуються оголошення, у яких указується, які види підкарантинних матеріалів не приймаються до перевезення без карантинного сертифіката.

Карантинний сертифікат видається в паперовому вигляді на партію підкарантинного матеріалу (вантаж). Партія - це кількість однорідного матеріалу, призначена для перевезення в одному транспортному засобі й посвідчена одним документом. Карантинний сертифікат складається в 4 примірниках окремо на кожний вагон або контейнер. Перший примірник сертифіката додається до перевізних документів; другий зберігається на станції відправлення як документ суворої звітності; третій державний інспектор з карантину рослин замість карантинного донесення надсилає на адресу карантинної інспекції, у зоні діяльності якої перебуває станція призначення вантажу; четвертий залишається в державного карантинного інспектора. На станції відправлення до перевізних документів уноситься відмітка щодо надання залізниці карантинного сертифіката з зазначенням його номера та дати видачі.

У разі оформлення перевізного документа в електронному вигляді (із накладенням електронного цифрового підпису) копія карантинного сертифіката (виготовлена за допомогою сканера тощо) додається в електронному вигляді. При цьому перший примірник карантинного сертифіката направляється відправником безпосередньо одержувачу.

Вантаж за карантинним сертифікатом без підпису та печатки, з виправленнями, а також, якщо найменування вантажу

в ньому не відповідає фактично пред'явленому, до перевезення не приймається.

Вантаж приймається до перевезення, якщо термін дії карантинного сертифіката не менший терміну доставки вантажу.

Перевезення підкарантинних вантажів допускаються тільки на ті станції та на адресу тих одержувачів, які вказані в карантинному сертифікаті. Переадресування підкарантинних вантажів під час перевезення або на станції призначення можливе тільки після узгодження з місцевою карантинною інспекцією, видачі нею нових карантинних сертифікатів і надання їх станції.

Отриманий підкарантинний вантаж одержувачі повинні негайно пред'явити для карантинного догляду та експертизи місцевій карантинній інспекції за місцем призначення вантажу.

Після вивантаження вантажів, визнаних карантинним інспектором зараженими або підозрілими на зараження, одержувач повинен провести очищення та знезараження вагонів за допомогою фахівців фумігаційних загонів або бригад фітосанітарної служби відповідно до розпорядження карантинного інспектора, а також під його контролем знищити залишки вантажу та сміття у спеціально відведеному для цього місці.

Платежі за користування вагонами (контейнерами) під час простою у зв'язку із знезараженням, а також витрати, пов'язані з розкриванням вагонів і розпакуванням окремих місць для карантинного огляду, відшкодовуються одержувачем.

Правила поширюються на підкарантинні та підконтрольні матеріали (борошно, свіжі плоди, овочі, фрукти, картоплю, насіннєвий і посадковий матеріал тощо) та інші вантажі.

Згідно з Правилами фітосанітарного контролю на державному кордоні України переміщення підкарантинних вантажів з інших держав через державний кордон України допускається тільки за наявності на прикордонних передаточних станціях карантинного дозволу на ввезення або транзит підкарантинних матеріалів (вантажів), виданого Головною державною інспекцією з карантину рослин України (далі - Укрголовдержкарантин), і фітосанітарного сертифіката, виданого державними органами з карантину та захисту рослин країни-експортера.

Для отримання карантинного дозволу на імпорт (транзит) підкарантинних вантажів одержувачі або експедитори повинні не пізніше ніж за 5 діб до ввезення або здійснення транзиту подати письмову заяву до Укрголовдержкарантину на його оформлення.

Фітосанітарний сертифікат додається до перевізних документів, що супроводжують підкарантинний матеріал (вантаж). Ввезення підкарантинних матеріалів з країн, що не мають державних органів з карантину і захисту рослин, дозволяється без фітосанітарного сертифіката з попереднім оформленням карантинного дозволу на імпорт Укрголовдержкарантином.

Переміщення підкарантинних вантажів через державний кордон України здійснюється через ті прикордонні пункти (станції), які вказані в карантинному дозволі на імпорт (транзит).

Допускається ввезення в Україну з інших держав без узгодження з Укрголовдержкарантином і без карантинного дозволу на імпорт (транзит), але з проведенням фітосанітарного контролю в пункті перетинання державного кордону переробленої рисової соломки, ворсувальних шишок, хни, басми, художньо-декоративних і технічних виробів з деревини (деревинно-волокнистих плит, деревинно-стружкових плит, паркетної фрези, заготовок для ящикової тари), мішкотари і контейнерів з країн, вільних від комах роду Трогодерма.

У пунктах призначення всі підкарантинні імпорتنі вантажі, тара і транспортні засоби, у яких надійшли ці вантажі, проходять повторний фітосанітарний контроль. Митне оформлення та видача цих вантажів проводиться тільки за погодженням з карантинним інспектором. Переадресування цих вантажів іншим організаціям і в інші регіони допускається тільки за дозволом Головної державної інспекції з карантину рослин України.

Для проведення фітосанітарного контролю карантинний інспектор має право безперешкодно входити і перебувати на території станцій, входити у вантажні та пасажирські вагони, при догляді підкарантинних вантажів, які прибули в Україну з інших держав, відбирати зразки насіння, рослин і продукції рослинного походження для проведення експертизи. Відбір зразків оформляється актом загальної форми, який складається карантинним інспектором у трьох примірниках у присутності

представників прикордонної станції та митниці. Один примірник акта залишається в інспектора, другий додається до перевізних документів, а третій зберігається на станції. Відбір зразків і їх доставку до лабораторії проводить карантинний інспектор.

У разі виявлення зараження вантажів карантинними чи іншими шкідливими організмами рослин, які загрожують зараженню території України, знезараження підкарантинних вантажів і транспортних засобів (вагонів, контейнерів) здійснюється фахівцями фумігаційних загонів або бригад фітосанітарної служби за рахунок одержувача або експедитора під контролем карантинного інспектора.

Транзитні підкарантинні матеріали, що перевозяться через територію України, повинні супроводжуватись фітосанітарним сертифікатом країни-експортера і карантинним дозволом на транзит, що видає Укрголовдержкарантин. Вони підлягають візуальному карантинному догляду на прикордонних пунктах увезення з перевіркою відповідності супровідних документів.

Потребу знезараження підкарантинних матеріалів (вантажів), вагонів і контейнерів, у яких вони перевозилися, і місце його проведення визначає карантинний інспектор.

Знезараженню в прикордонному пункті ввезення в Україну обов'язково підлягають насіння бавовни, бавовняне волокно, волокно джуту, кенафу, сизалю, апельсини, хурма та гранати, що ввозяться в Україну, а також усі підкарантинні й підконтрольні матеріали, що заражені карантинними об'єктами. Робота щодо знезараження проводиться фумігаційними загонами карантинних інспекцій.

Вагони та контейнери після перевезення імпортованих підкарантинних вантажів, а також ті, що призначаються для перевезення підкарантинних вантажів на експорт, підлягають очищенню та знищенню залишків вантажів, а в разі потреби - знезараженню згідно з діючим порядком за рахунок одержувача.

Підкарантинні й підконтрольні матеріали (вантажі), заражені карантинними або іншими небезпечними шкідниками, хворобами рослин і бур'янами, щодо яких не може бути вжито ефективних заходів знезараження та очищення, повертаються експортеру або знищуються.

Про вилучення, знищення або повернення підкарантинного вантажу карантинний інспектор складає акт загальної форми у трьох примірниках, із яких один примірник надається станції, другий - додається до перевізних документів, третій - залишається у справах карантинної інспекції. Крім того, у разі вилучення або знищення на прикордонній станції підкарантинного вантажу, який ввозиться на територію України з метою імпорту або транзиту, складається комерційний акт за участю представника карантинної інспекції.

Витрати, пов'язані з поверненням і переадресуванням підкарантинних вантажів, розкриттям та упакуванням таких вантажів, доставкою їх до місця знезараження, покладаються на одержувачів. Про всі такі випадки станція складає акт загальної форми, який додається до перевізних документів. У графі накладної "Відмітки залізниці" станція робить відмітку про складання акта і про фактичні витрати, які зазнала залізниця при виконанні незапланованих робіт з цим вантажем. На станції призначення (прикордонній або перевалки) ці витрати стягуються з одержувача (експедитора).

Вивіз підкарантинних вантажів з України в інші держави провадиться в супроводі фітосанітарних сертифікатів, виданих окремо на кожну транспортну одиницю та завірених штампом карантинної інспекції, яка видала цей сертифікат.

Фітосанітарний сертифікат повинен засвідчувати відсутність у підкарантинному матеріалі (вантажі) шкідників, хвороб рослин або насіння бур'янів, передбачених міжнародними конвенціями та угодами з карантину та захисту рослин, і містити додаткові вимоги імпортера. Крім того, у сертифікаті записуються відомості про проведене знезараження вантажу або про виконання інших додаткових вимог, якщо вони передбачалися вимогами імпортера або умовами договору. Ботанічна назва рослин у фітосанітарному сертифікаті зазначається латинською мовою.

Для отримання фітосанітарного сертифіката на експорт вантажовласник повинен підготувати партію вантажу згідно з умовами, які виставлені країною-імпортером, і не пізніше ніж за 30 діб до відправлення підкарантинного матеріалу подати до державної інспекції з карантину рослин за місцем вирощування

або відвантаження матеріалів заяву про оформлення фітосанітарного сертифіката і копію контракту. Вантаж доглядається не раніше ніж за 5 днів до відвантаження на експорт. Фітосанітарний сертифікат видається на кожний вагон, контейнер з підкарантинним матеріалом не раніше ніж за 14 днів до того, як вантаж вийде за межі країни-експортера. На вимогу відправника може бути виданий фітосанітарний сертифікат і на підконтрольні матеріали. Термін доставки вантажу не може бути більшим терміну дії фітосанітарного сертифіката.

Перевезення вантажів у транспортних пакетах і контейнерах регламентують Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах; Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах і Правила перевезення вантажів у спеціальних і спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів. Правила перевезень вантажів дрібними відправками на сьогодні практично не використовуються (відсутні такі перевезення залізницями України).

Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні. Перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (далі - пряме змішане сполучення) здійснюються відповідно до вимог чинного законодавства України, Статуту залізниць України, і цих Правил за єдиними перевізними документами, які складаються на весь шлях перевезення.

Усі підприємства й організації транспорту (залізниці, річкові порти, судноплавні компанії), які задіяні в перевезенні, є рівноправними учасниками транспортного процесу і не розглядаються як "клієнт" якого-небудь виду транспорту (якщо вантаж не йде на їхню адресу для господарських потреб).

Для прямого змішаного сполучення відкриті всі залізничні станції, що здійснюють операції з перевезень вантажів, річкові порти і пристані (далі - порти), зареєстровані як суб'єкти підприємницької діяльності і які відповідно до своїх статутних положень і технічних і технологічних можливостей здійснюють операції з перевезення та перевалки вантажів.

Пункти перевалки вантажів визначаються за узгодженням між усіма учасниками транспортного процесу при плануванні перевезень.

Наливні вантажі, вибухові і сильнодійні отруйні речовини до перевезення у прямому змішаному сполученні не приймаються.

Перелік окремих швидкопсувних і небезпечних вантажів, які дозволяється перевозити в прямому змішаному сполученні, наведено в цих Правилах.

Вантажі в прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення згідно з погодженим між залізницею і портом і затвердженим у встановленому порядку місячним планом, який складається на підставі замовлень відправників.

Перевезення вантажів із портів у прямому змішаному сполученні планується за заявками портів через управління залізниць перевалки.

Домашні речі в прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення за пред'явленням.

Для накопичення вантажів до відкриття навігації і забезпечення вантажами перших рейсів суден річкові пароплавства, порти організують у пунктах відправлення і перевалочних пунктах дострокове приймання і зберігання вантажів.

Відповідно до цього повідомлення залізниці приймають до перевезення вантажі для зберігання їх у перевалочних пунктах у межах затвердженого плану перевезення. Перевізні документи оформлюються до кінцевого пункту призначення, у графі "Заяви і відмітки відправника" накладної відправник повинен зазначити, що вантаж направляється в пункт перевалки для зберігання до відкриття навігації.

Якщо портом чи пароплавством термін припинення приймання вантажів оголошено із запізненням, прийняті залізницями вантажі до перевезення у межах терміну запізнення порт зобов'язаний приймати до перевалки.

Вантажі, які залишилися у портах після закриття навігації, відвантажуються портом і відправляються залізницею за призначенням протягом 40 діб.

Терміни доставки вантажів визначаються за загальним терміном доставки їх залізничним і водним транспортом.

У разі доставки вантажу з простроченням проти загального терміну доставки відповідальним за прострочення вважається той вид транспорту, яким була допущена затримка.

Терміни доставки водним транспортом збільшуються: на перевалку дрібних відправок - на 2 доби; на перевалку всіх інших вантажів - на кількість днів, необхідну для перевалки і навантаження або розвантаження суден.

При накопиченні навалочних вантажів у міжнавігаційний період терміни доставки не визначаються.

Переадресування вантажів, що перевозяться у прямому змішаному сполученні, провадиться: при зміні станції призначення - з дозволу начальника залізниці, при зміні порту призначення - з дозволу начальника порту. Про переадресування вантажу залізниця чи порт зобов'язані протягом доби повідомити пункт відправлення і перший пункт призначення. Оформлення переадресування провадиться стороною, що його дозволила.

Пропускання суден під розвідними залізничними мостами забезпечується залізницями на замовлення судовласників. Витрати залізниць на піднімання та опускання прогінних споруд мостів відшкодовуються судовласниками на договірній основі.

Регламент складання актів вказаний у Правилах складання актів. При перевезеннях залежно від обставин, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, відправника, одержувача, пасажирів, складаються комерційні акти та акти загальної форми. Крім того, у необхідних випадках можуть складатися акти про технічний стан вагона або контейнера, акти розкриття вагона або контейнера для митного, прикордонного та інших видів контролю, акти про пошкодження вагона або контейнера та інші акти у випадках, передбачених правилами перевезення, що застосовуються до даного виду вантажу.

Комерційні акти складаються для засвідчення таких обставин: невідповідність найменування, маси і кількості місць наявного вантажу, багажу чи вантажобагажу даним, зазначеним у перевізних документах; виявлення вантажу, багажу чи вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу чи вантажобагажу; псування, пошкодження вантажу,

багажу і вантажобагажу; повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Дані в комерційному акті зазначаються на підставі перевізних документів і виявлених обставин.

У тих випадках, коли різниця у масі вантажу, визначеній на станції відправлення, порівняно з масою, що виявилася на станції призначення, не перевищує норми природної втрати маси вантажу і граничного розходження визначення його маси нетто, комерційний акт не складається, а оформлення видачі вантажу провадиться у порядку, передбаченому Правилами видачі вантажів.

Акти загальної форми складаються для засвідчення обставин, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу та вантажобагажу і можуть бути підставою для матеріальної відповідальності: утрата документів, прикладених відправником до накладної; затримка вагонів на станції призначення в очікуванні подачі під вивантаження (перевантаження) з причин, що залежать від одержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства; неочищення вагонів від залишків вантажу та сміття після вивантаження засобами одержувача; неочищення зовнішньої поверхні цистерн і бункерних піввагонів після наливу і зливу; подача залізницею неочищених вагонів під завантаження засобами відправника, порту, пристані; відсутність пломб, запірно-пломбувальних пристроїв (далі - ЗПП) на вагоні (контейнері), якщо в перевізних документах є відмітка про пломби (ЗПП), пошкодження пломб (ЗПП) або заміни їх, а також виявлення в процесі перевезення або на станції призначення пломб (ЗПП) на вагонах (контейнерах) з нечіткими відбитками; пошкодження або втрата наданих залізницею перевізних пристосувань; відмова вантажовласника від підписання: облікової картки виконання плану перевезень вантажів, накопичувальної картки, відомості плати за користування вагонами (контейнерами); самовільне зайняття залізницею вагонів і контейнерів, що належать підприємствам, організаціям, установам або орендовані ними; затримка вагонів (контейнерів), пов'язана з митним оформленням вантажу, а також затримка через недодання чи неналежне оформлення відправником документів, необхідних для виконання митних, санітарних та

інших правил; в інших випадках для засвідчення обставин, які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, якщо при цьому не потрібне складання комерційного акта.

Акт загальної форми підписується особами, які беруть участь у засвідченні обставин, що стали підставою для складання акта, але не менше як двома особами.

Один примірник акта загальної форми, складеного під час перевезення, додається до перевізних документів, другий залишається на станції, яка його склала.

Комерційні акти складаються: на місцях загального користування - у день вивантаження або в день видачі вантажу одержувачу; при вивантаженні на місцях незагального користування - у день здачі вантажу одержувачу, у цьому разі перевірка повинна здійснюватись до вивантаження або в процесі вивантаження чи зразу ж після нього. У разі перевірки маси вантажу зважуванням на вагонних вагах, якщо маса тари приймається за трафаретом на вагоні, комерційний акт складається в день зважування вагона з вантажем; якщо маса тари вагона визначається зважуванням його після вивантаження, комерційний акт складається в день зважування порожнього вагона; на вантаж, що перебуває у дорозі, - у день виявлення обставин, що підлягають оформленню комерційним актом.

У разі неможливості скласти комерційні акти в указані терміни вони складаються у всіх випадках не пізніше наступної доби.

У разі перевірки маси тари вагона не тим працівником станції, який брав участь у зважуванні вагона з вантажем, у розділі "Д" комерційного акта зазначаються прізвища працівника станції, який брав участь у зважуванні вагона з вантажем, і працівника станції, який брав участь у зважуванні порожнього вагона. Акт підписується працівником станції, який перевіряв тару вагона.

При видачі однорідного вантажу, який перевозиться навалом або насипом і прибув від одного відправника на адресу одного одержувача, нестачі, що перевищують норму природної втрати маси вантажу і граничне розходження визначення маси нетто, а також надлишки, що перевищують граничне розходження визначення маси нетто, виявлені в окремих

відправках під час перевірки протягом однієї календарної доби, оформляються одним комерційним актом. В акт включаються тільки відправки, які прибули в справних вагонах з непошкодженими пломбами (ЗПП) відправника, а також без ознак нестачі, псування, пошкодження на відкритому рухомому складі або в критих та інших вагонах без пломб (якщо такі перевезення передбачені Правилами), у яких виявлено недостачу або надлишок.

В акті зазначаються номери відправки, вагона, рід вагона, кількість пломб (ЗПП) і відбитки на них, кількість місць і маса вантажу за документами та виявлені перевіркою. У разі визначення маси на вагонних вагах зазначаються маса бруто, тари (з бруса або перевірена) вагона та нетто вантажу.

За необхідності ці відомості зазначаються у додатку, який є продовженням комерційного акта. Додаток підписують ті ж особи, які підписали комерційний акт.

Нестача або надлишок вантажу, відвантаженого одним відправником на адресу одного одержувача, який перевозиться навалом, насипом чи наливом з перевалкою чи перевантаженням у дорозі і прибув у непошкоджених вагонах без ознак нестачі, визначається за результатами перевірки усієї партії одночасно виданого вантажу і оформляється одним комерційним актом.

Комерційні акти складаються у трьох примірниках на бланках установленної форми і заповнюються на друкарській машинці або чорнилами чітко, без будь-яких виправлень. На кожному акті проставляється штампель станції. Другий примірник акта видається одержувачу на його вимогу.

Якщо комерційний акт складається на станції відправлення або на попутній станції, то другий примірник акта додається до перевізних документів. Про складений комерційний акт проставляється відмітка у перевізних документах у порядку, визначеному правилами оформлення перевізних документів.

У комерційному акті детально описуються стан вантажу або багажу і обставини, за яких виявлена незбереженість, а також обставини, які могли бути причиною виникнення незбереженості вантажу, багажу чи вантажобагажу. Ніякі припущення та висновки про причини незбереженості або про вину відправника і залізниці до акта не вносяться.

Усі графи бланка акта мають бути заповнені. Не дозволяється проставлення рисок і лапок замість повторення необхідних даних.

У комерційному акті зазначається, чи правильно навантажений, розміщений і закріплений вантаж, а також про наявність і стан захисного маркування для вантажів, що перевозяться у відкритих вагонах. У разі неправильного завантаження, розміщення, закріплення вантажу в акті зазначається, яке порушення було допущено.

До першого примірника комерційного акта про псування вантажу при перевезенні в рефрижераторних вагонах з додержанням температурного режиму додається витяг із журналу реєстрації температури. Дані про температурний режим уносяться до комерційного акта.

Особи, які склали або підписали комерційний акт або акт загальної форми, що містить дані, які не відповідають дійсності, несуть установлену законодавством відповідальність.

Комерційний акт підписує начальник станції (його заступник), начальник вантажного району (завідувач вантажного двору, складу, контейнерного відділу, контейнерного майданчика, сортувальної платформи) і працівник станції, який особисто здійснював перевірку, а також одержувач, якщо він брав участь у перевірці. Крім того, у разі необхідності, до перевірки вантажу і підписання акта можуть бути залучені також інші працівники залізниці.

У разі складання комерційних актів за участю одержувачів для вантажів, що прибули в справних вагонах з непошкодженими пломбами (ЗПП), пломби і ЗПП, зняті з цих вагонів, після підписання акта одержувачем залишаються у залізниці.

Одержувачу станція повинна видати складений комерційний акт у триденний термін.

Видача актів одержувачам провадиться під розписку на третьому примірнику акта, який зберігається на станції. Вимоги про видачу актів від імені одержувача може пред'являти особа, яка має довіреність одержувача, оформлену згідно із законодавством.

Вимоги про видачу актів можуть пред'являтися протягом шести місяців від дня видачі вантажу.

У разі витікання, псування або підмочення вантажу внаслідок технічної несправності вагона (контейнера), крім комерційного акта, складається акт про технічний стан вагона (контейнера).

Акт про технічний стан вагона (контейнера) складається в день виявлення несправності вагона (контейнера) і не пізніше дня складання комерційного акта.

Про виявлену несправність і складений акт про технічний стан вагона (контейнера) зазначається в комерційному акті.

Перший примірник акта про технічний стан вагона (контейнера) додається до першого примірника комерційного акта, другий залишається на станції.

Комерційні акти при міжнародних перевезеннях складаються відповідно до угод про міжнародні сполучення.

Розкриття на прикордонних станціях завантажених вагонів (контейнерів) для митного, прикордонного та інших видів контролю на вимогу представника митниці чи іншого контрольного органу оформляється актами розкриття.

Акт розкриття складається у трьох примірниках. Один примірник з пломбами (ЗПП), знятими з вагона (контейнера), залишається на станції, яка склала акт, другий - направляється до управління прикордонної залізниці, третій - додається до накладної і разом з вантажем видається одержувачу на станції призначення. Станція, яка склала акт, уносить у графу накладної "Відмітки залізниці" відмітку про складання акта розкриття. Відмітка засвідчується підписом працівника станції та календарним штемпелем.

Акт розкриття підписується працівником станції, на якій здійснювалось розкриття, представником прикордонних, митних або інших органів (залежно від того, на чію вимогу здійснювалось розкриття) і засвідчується календарним штемпелем станції. Відомості про зняті і накладені пломби (ЗПП) записуються до відповідних граф акта.

Акт про пошкодження вагона (контейнера) складається у разі пошкодження вагона (контейнера) під час перевезення, навантаження, вивантаження вантажу, виконання маневрових робіт, а також в інших випадках для засвідчення обставин і розмірів пошкодження і є підставою для матеріальної

відповідальності винних у пошкодженні згідно із статтею 124 Статуту залізниць України.

Правила заявлення та розгляду претензій. Претензії, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу, пред'являються у порядку, передбаченому статтями 130 - 134 Статуту залізниць України.

Претензії про відшкодування збитків за втрату, нестачу, псування та пошкодження вантажу, про сплату штрафів за прострочення доставки вантажу, порожніх власних та орендованих вагонів заявляються залізниці призначення вантажу.

Претензії, що виникли з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу, у тому числі щодо сплати штрафів за прострочення доставки вантажобагажу, можуть бути заявлені залізниці відправлення або залізниці призначення (за бажанням заявника претензії).

Претензії вантажовідправників щодо штрафів за невиконання плану перевезення вантажів, за подачу під навантаження неочищених вагонів (контейнерів) заявляються залізниці відправлення вантажу.

Претензії щодо повернення плати за користування вагонами і контейнерами, у тому числі за час перебування їх під очищенням, заявляються відправниками залізниці відправлення, а одержувачами - залізниці призначення.

Претензії, що виникли з приводу самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам чи орендовані ними, або пошкодження чи втрати цих вагонів (контейнерів), заявляються залізниці, яка самовільно використовувала, пошкодила чи втратила вагони (контейнери).

Претензії щодо повернення переборів платежів, сплачених при відправленні вантажу, можуть заявлятися відправником залізниці відправлення, сплачених при одержанні вантажу, - одержувачем залізниці призначення.

Претензії про відшкодування за втрату, псування або пошкодження вантажу пред'являються щодо кожної відправки окремо.

На однорідні вантажі, завантажені на одній станції одним відправником на одну станцію призначення на адресу одного одержувача, допускається пред'явлення однієї претензії на групу

відправок, але не більше п'яти, а на вантажі, на які складено один комерційний акт на маршрут або групу вагонів, - на всі відправки, зазначені в акті.

Не допускається пред'явлення однієї претензії на групу відправок для вантажів, що перевозяться у прямому змішаному сполученні за участю інших видів транспорту, якщо ці вантажі перевозилися через різні пункти перевалки.

Для претензій, що випливають з інших підстав, кількість вимог в одній претензійній заяві не обмежується.

У претензійній заяві зазначаються: за що саме пред'являється претензія (за повну або часткову втрату вантажу, багажу чи вантажобагажу, за пошкодження, псування, за прострочення доставки тощо), обґрунтування претензії та вимоги заявника; сума претензії за кожною вимогою і кожним окремим документом (накладною, багажною квитанцією, обліковою карткою виконання плану тощо); повне найменування та поштові реквізити заявника претензії (поштовий індекс, місто, вулиця, номер будинку) і залізниці, якій пред'являється претензія; відділення банку, у якому відкритий рахунок заявника претензії, номер цього рахунку та інші банківські реквізити; перелік документів, що додаються до претензії; дата складання претензійної заяви та її номер.

Претензійна заява підписується повноважною особою підприємства, організації-заявника та надсилається адресату рекомендованим або цінним листом чи вручається під розписку.

До претензійної заяви додаються документи, передбачені статтями 130, 133 Статуту залізниць України, а також розрахунок суми претензії, якщо його не наведено в претензійній заяві. Накладна, квитанція про приймання вантажу до перевезення, багажна і вантажобагажна квитанції та комерційний акт подаються тільки в оригіналі. Кількість і вартість відправленого вантажу підтверджується згідно із статтею 115 Статуту залізниць України документом відправника із зазначенням у ньому номера залізничної накладної, за якою відправлено вантаж.

До претензійної заяви одержувача про повну втрату вантажу при неможливості пред'явлення накладної додаються документ про оплату вартості вантажу та довідка станції відправлення про

прийняття до перевезення вантажу на адресу даного одержувача з відміткою про неприбуття вантажу, зробленою на цій довідці станцією призначення не більше ніж за 10 днів до пред'явлення претензії. У довідці станції відправлення мають бути вказані номер накладної, номер вагона (контейнера), станція та залізниця призначення, найменування відправника та одержувача, найменування, кількість вантажу, а також дата приймання вантажу до перевезення. Відмітка про неприбуття вантажу засвідчується календарним штемпелем станції призначення.

Днем пред'явлення претензії вважається день здавання претензійної заяви на пошту чи безпосередньо залізниці. Якщо претензію подано безпосередньо залізниці, заявнику видається розписка в отриманні претензії.

У разі пред'явлення претензій і позовів застосовуються паперова копія електронного перевізного документа, яка роздруковується та засвідчується відповідно до вимог законодавства суб'єктами перевізного процесу, що отримали електронний перевізний документ згідно з додатком до договору про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги.

У разі задоволення претензій за втрату і пошкодження вартість вантажу чи вантажобагажу, що підлягає відшкодуванню, визначається у порядку, установленому статтею 115 Статуту залізниць України на підставі рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу (вантажобагажу).

Провізна плата за втрачений вантаж відшкодовується, якщо вона не включена у вартість вантажу.

Про результати розгляду претензії залізниця повинна повідомити заявника в терміни, установлені статтею 135 Статуту залізниць України. У разі відхилення залізницею претензії у повідомленні вказуються підстави відхилення з посиланням на відповідні нормативні акти і документи, що обґрунтовують відхилення претензії. У повідомленні про визнання залізницею претензії вказується, у якій сумі претензія задовольняється.

Якщо претензія відхилена залізницею з посиланням на документ, про який заявнику претензії невідомо, разом з

повідомленням залізниця надсилає заявнику копію цього документа та всі надіслані ним документи.

У разі задоволення претензії у повній сумі документи, надані заявником претензії, не повертаються.

Пред'явлення та розгляд претензій, що виникають з перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні, а також з перевезень експортних та імпорتنих вантажів, здійснюються згідно з чинним законодавством України та міжнародними угодами.

У разі вилучення вантажів під час перевезення митними, контрольними, слідчими чи іншими державними органами претензії за ці вантажі пред'являються до органів, які вилучили вантаж.

Претензії до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, що виникають з приводу перевезення, пред'являються підприємствами та організаціями залізничного транспорту на загальних підставах у порядку, установленому чинним законодавством.

Дотримання ПРАВИЛ РАЗМЕЩЕНИЯ И КРЕПЛЕНИЯ ГРУЗОВ В ВАГОНАХ И КОНТЕЙНЕРАХ (частина 1 Додатка 14 до СМГС); Глави 11 – Размещение и крепление грузов в крытых вагонах (з 1 липня 2012 р.); Порядку розроблення технічної документації щодо розміщення і кріплення вантажів у вагонах і контейнерах має важливе значення для забезпечення безпеки перевезення, схоронності вантажів і рухомого складу. Окремі правила висвітлюють особливості перевезення деяких специфічних вантажів і регламентують дії при ліквідації наслідків аварійних ситуацій з такими вантажами: Правила перевезення наливних вантажів; Правила перевезення небезпечних вантажів; Інструкція з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України; Правила безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами.

4 Товарні контори. Автоматизоване робоче місце працівника товарної контори

У цій лекції розглянемо порядок організації роботи товарної контори на станції.

Товарна контора є структурною ланкою залізничної станції із закінченим циклом властивих їй технологічних операцій, а також джерелом вихідної інформації щодо вантажних перевезень у системі автоматизованого управління роботою залізничним транспортом.

Товарна контора виконує такі операції:

- облік, контроль виконання планів (договорів) перевезення вантажів;
- оформлення перевізних документів при прийманні та видачі вантажів;
- визначення провізної плати, зборів за додаткові послуги, нарахування штрафів за порушення договорів та умов перевезення вантажів;
- розрахунки, пов'язані з перевезенням і додатковими послугами у разі проведенні їх безпосередньо на станції;
- ведення встановлених форм обліку та оперативно-статистичної звітності з вантажної та комерційної роботи станції;
- оформлення переадресування вантажів;
- облік, аналіз договорів щодо експлуатації під'їзних колій і договорів про подачу та забирання вагонів.

Для підвищення конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг, залучення додаткових обсягів перевезень, збільшення доходів від основної діяльності товарна контора забезпечує:

- надання інформації відправникам та одержувачам щодо порядку оформлення додаткових послуг, про дислокацію вантажів, виконання вантажних і митних операцій, правила розрахунків із залізницею і санкції при недотриманні умов договору;

- збір пропозицій щодо додаткових послуг, у яких є потреба у відправників та одержувачів, прискорення виконання послуг і підвищення їхньої якості;

- збір пропозицій для зняття різних обмежень і спрощення умов перевезень, що змушують відправників звертатись до інших видів транспорту для перевезення вантажу;

- збір інформації про потенційних відправників для реклами транспортних послуг на залізничному транспорті.

У місцях обслуговування клієнтури розміщуються:

- витяги з Правил перевезень вантажів;

- оголошення про заборони й обмеження навантаження вантажів в окремі пункти або напрямки;

- адреси та списки телефонів дистанції вантажних робіт, автогосподарств, залізничних підрозділів, які обслуговують відправників та одержувачів;

- інші довідкові і рекламні матеріали, зразки оформлення документів тощо.

Облік перевезення вантажів. Облік виконання планів (договорів) перевезення вантажів здійснюється згідно з Правилами перевезення вантажів. Метою обліку та аналізу виконання плану перевезення є визначення відповідності фактичного навантаження вантажів плановому, надання інформації щодо надолуження відставання, накопичення статистичних даних для транспортного маркетингу.

Після узгодження планів (договорів) перевезення вантажів на кожен із них у товарній конторі заводиться облікова картка форми ГУ-1. Облікова картка при паперовій формі складається в одному або за вимогою відправника у двох примірниках окремо для кожного роду вантажу. Один примірник облікової картки знаходиться на станції, другий - у відправника.

Облікова картка підписується відправником і ДС або уповноваженою ним особою після закінчення кожної звітної доби.

Графа картки «План» заповнюється відповідно до договору або заявки.

У графу облікової картки «Подано вагонів» уноситься кількість вагонів (контейнерів), фактично поданих для навантаження.

У графі «Завантажено» зазначається фактична кількість завантажених вагонів (контейнерів) і тонн.

За невиконання плану (договору) перевезень вантажів залізниця і відправник несуть матеріальну відповідальність відповідно до Статуту залізниць.

Виконання плану (договору) перевезень вантажів визначається після закінчення декади шляхом співставлення загальної кількості запланованих, поданих і завантажених вагонів (контейнерів) і тонн з урахуванням причин недовантаження, зазначених у графі Облікової картки «Причини недовантаження».

Розрахунки за невиконання плану (договору) перевезення проводяться після закінчення планового місяця. Станція повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень. Нараховані суми штрафів підлягають сплаті у п'ятиденний термін. Якщо відправник проводить розрахунки із залізницею через ЄТехПД, то у зазначений термін сума штрафу, що нарахована на відправника, включається у накопичувальну картку, яка після підпису її відправником надсилається в ЄТехПД для стягнення зазначеної суми. У разі несплати відправником штрафу оформлюються відповідні документи для стягнення його у претензійно-позовному порядку.

Перерахування відправнику суми штрафу, нарахованого на залізницю, здійснюється у порядку, визначеному начальником залізниці.

Технологія обробки перевізних документів при прийманні вантажів до перевезення. Оформлення перевізних документів здійснюється відповідно до Правил перевезення вантажів, СМГС, «Руководства по накладной ЦИМ», «Руководства по накладной ЦИМ/СМГС».

Операції, пов'язані із оформленням перевізних документів станцією, виконуються у товарній конторі.

При оформленні перевізних документів у відповідних графах зазначаються дати: приймання вантажу до перевезення, прибуття на станцію призначення та видачі вантажу.

Перевізні документи при прийманні вантажів до перевезення проходять дві стадії оформлення: до навантаження вантажу у вагон (контейнер) або приймання його на склад станції і після навантаження.

Оформлення перевізних документів до завантаження вантажу у вагон (контейнер) здійснює відправник і пред'являє їх у товарну контору товарному касиру (комерційному агенту), який перевіряє правильність заповнення перевізних документів і можливість виконання договору перевезення. Оформлення перевізних документів на автоматизованому робочому місці товарного касира (комерційного агента) виконується відповідно до інструкції з роботи з АРМ ТВК.

Договір перевезення вантажу може бути укладено у разі:

- можливості приймання вантажу станцією призначення відповідно до її спеціалізації, зазначеної в Тарифному керівництві № 4;

- відсутності обмежень і заборон (адреси 72, 73, 74, 75). Адресою 72 оголошуються терміни початку та припинення навігації на водному транспорті. Адресами 73 і 74 оголошуються заборони та обмеження, викликані заходами карантинного порядку (хвороба тварин і птахів, зараження вантажів рослинного походження). Адресою 75 оголошуються заборони відвантаження вантажів в окремих напрямках, тимчасове припинення або обмеження навантаження при явищах стихійного характеру, катастрофах та аваріях, що призвели до перерви руху. Указані заборони реєструються товарною конторою в спеціальній Книзі записів діючих на залізницях заборон і обмежень приймання вантажів до перевезень форми ГУ-14;

- наявності права відповідної особи відправника на оформлення перевізних документів, який має доручення відправника на оформлення перевізних документів, оформлення відмітки про розміщення та кріплення вантажів у вагоні;

- платоспроможності відправника;

- в окремих випадках - наявності згоди станції призначення на приймання вантажу.

За наявності плану (договору) і відповідності оформлених документів вищевказаним вимогам пред'явлені відправником перевізні документи візуються та належні йому екземпляри повертаються. Візування документів здійснюється ДС або, за його дорученням, іншим працівником станції. На підставі завізованих документів провадиться навантаження вагона (контейнера).

У наданих відправником перевізних документах перевіряється наявність:

- даних про кількість місць і масу вантажу, фактично завантаженого в вагон, і спосіб визначення;

- відомостей про кількість пломб (ЗПП), іншої необхідної інформації, зазначеної згідно з правилами пломбування вагонів і контейнерів;

- відмітки про правильність розміщення та кріплення вантажу на рухомому складі, засвідченої уповноваженим представником відправника;

- підпису відповідальної особи, що засвідчує правильність відомостей, зазначених відправником у перевізних документах;

- відмітки «Експорт» (у відповідних випадках);

- кодів відправника й одержувача;

- коду платника;

- коду, найменування вантажу згідно із ЄТСНВ; при відправленні вантажів на експорт додатково в графі «Найменування вантажу» - коду згідно з ГНВ; при відправленні небезпечних вантажів - транспортного найменування і вантажу, номера ООН, коду, класу небезпеки, групи пакування, аварійної картки згідно з Правилами перевезення небезпечних вантажів;

- кодів станцій відправлення і призначення - у відповідності з Алфавітним списком станцій (Тарифне керівництво № 4);

- найменування і кодів вихідної прикордонної станції України і всіх транзитних залізниць (при експортних перевезеннях);

- відмітки про спосіб оплати провізних платежів за транзитні залізниці при відправленні на експорт за участю однієї або декількох транзитних залізниць (у графі 20 СМГС відправником проставляється відмітка - скорочені назви залізниць, за які здійснюється оплата, назви експедиторських організацій та їхні коди в порядку перевезення вантажу);

- додаткових примірників дорожніх відомостей для транзитних залізниць;

- дозволу митних органів (проставляння штампеля «Під митним контролем» і особистої номерної печатки інспектора митниці у перевізних документах);

- відмітки про охорону вантажу (при перевезенні номенклатурних вантажів);

- супровідних документів (перевіряється кількість доданих супровідних документів). У разі позитивних результатів перевірки станцією визначається сума провізної плати, додаткових зборів і терміну доставки вантажу.

При перевезенні експортно-імпортних вантажів оформлення здійснюється згідно з міжнародними угодами та законодавством України.

Традиційна технологія передбачала, що оформлені перевізні документи реєструються у «Книзі здачі перевізних документів форми ГУ-48» і передаються до СТЦ для транспортування їх із вантажем до станції призначення. Перед кожним записом партії перевізних документів указується дата і час їх здавання, а після запису останнього документа прописом указується кількість документів. Передача перевізних документів засвідчується підписами працівників, які їх здають і приймають.

Технологія обробки перевізних документів при видачі вантажів. Після прибуття вантажу на станцію призначення при використанні паперових документів перевізні документи надходять до СТЦ, де на кожному документі зазначається календарний штамп із датою і часом прибуття, після чого перевізні документи передаються установленим порядком до товарної контори.

За відсутності на станції СТЦ перевізні документи на вантажі, що прибули на станцію, передаються до товарної контори, де на них зазначаються календарні штампелі з датою і часом прибуття.

У товарній конторі перевізні документи реєструються у «Книзі прибуття вантажів форми ГУ-42». Після реєстрації документів інформація про прибуття вантажу надається одержувачам.

Повідомлення вантажовласників про час подачі вагонів повинно передаватись станцією не пізніше двох годин до подачі вагонів.

Вантажовласники, які мають під'їзні колії, про подачу вагонів повідомляються порядком і в терміни, передбачені договорами щодо експлуатації під'їзної колії або договорами про

подачу та забирання вагонів. Повідомлення одержувачів, які не мають таких договорів, здійснюється станцією за допомогою наявних у неї засобів зв'язку.

Реєстрація повідомлень про прибуття та подачі вагонів під вивантаження (навантаження) ведеться у «Книзі повідомлень про час подавання вагонів під навантаження або вивантаження форми ГУ-2».

Видача вантажу здійснюється після сплати всіх належних залізниці платежів і розкредитування одержувачем перевізних документів за наявності у нього довіреності.

Видача імпортних вантажів провадиться після їх митного оформлення.

Оформлення видачі вантажу засвідчується календарним штемпелем станції із датою видачі вантажу у відповідній графі накладної, після чого накладна надається одержувачу. На станціях, на території яких знаходяться підрозділи митних органів, перевізні документи передаються їхнім працівниками станцій з реєстрацією дати і часу фактичної передачі.

5 Планування перевезень вантажів

Перевезення вантажів залізничним транспортом організуються на договірних засадах. Статут залізниць України [Error: Reference source not found] передбачає здійснення місячного планування перевезень для забезпечення виконання договірних зобов'язань. Відправники вантажу повинні своєчасно та ритмічно пред'являти вантажі до перевезення, а залізниці повинні забезпечити своєчасну та ритмічну подачу вагонів на пункти вантаження та вивантаження згідно з планом перевезень.

Порядок розроблення, термін подання заявок, затвердження планів та облік виконання перевезень вантажів у всіх видах сполучень встановлюються Правилами планування перевезень вантажів. Згідно з цими Правилами перевезення вантажів залізницями здійснюється за місячними планами, за пред'явленнями та окремими замовленнями відправників. Планування військових перевезень здійснюється за спеціальними інструкціями.

У разі систематичного здійснення перевезень вантажів укладається договір між залізницею та відправником про організацію перевезень вантажів. Одноразове перевезення може здійснюватись також за окремим замовленням без укладення договору на умовах, погоджених залізницею і відправником.

На підставі укладених договорів і замовлень вантажовідправників залізницями розробляються та подаються Укрзалізниці для затвердження проекти місячних планів перевезення в цілому для залізниці. Укрзалізниця після розгляду, коригування і затвердження місячних планів доводить їх до відома залізниць для виконання.

Згідно з договором на організацію перевезень не пізніше 12 днів до початку наступного місяця відправник надає залізниці відправлення місячне замовлення на перевезення вантажів із зазначенням обсягів перевезень у вагонах (контейнерах) і тоннах. Замовлення оформляється окремо для кожної номенклатури вантажу (номенклатура включає 43 позиції, у т. ч. будівельні вантажі, вантажі в контейнерах, зерно, кам'яне вугілля, машини і обладнання, нафта і нафтопродукти, перевалка вантажів з водного на залізничний транспорт, промислові товари народного споживання, руда залізна та марганцева, цемент, чорні метали та ін.), для кожної станції відправлення із зазначенням залізниць призначення, а для вантажів, що перевозяться у місцевому сполученні, - і станцій призначення.

Планування перевезень вантажів у власних або орендованих вагонах здійснюється відправниками за окремими замовленнями незалежно від того, належать ці вагони відправникові, одержувачу чи оператору.

Разом з проектом місячного плану на перевезення вантажів відправники за наявності достатньої кількості вантажу надають управлінням залізниць відправлення плани перевезення вантажів маршрутами. Залізниці на підставі цих планів і договорів розробляють та узгоджують з відправниками календарні плани на вантаження маршрутів і надсилають їх станціям для виконання. Календарні плани перевезень вантажів маршрутами можуть коригуватися залізницею за заявкою відправника.

Перевезення вантажів за пред'явленням для виконання спеціальних рішень Кабінету Міністрів України в поточному

місяці здійснюються за заявками відправників, поданими станції відправлення за три дні до початку завантаження.

Перевезення овочів, фруктів та іншої сільськогосподарської продукції здійснюються як за планами, так і за заявками, поданими залізниці відправлення за три дні до дня завантаження.

Перевезення продовольчих, промислових та інших вантажів, що відвантажуються з державного резерву, також здійснюються як за планами, так і за пред`явленнями.

5.1 Технологія електронного документообігу між вантажовідправником і АС Укрзалізниці «МЕСПЛАН» при формуванні плану перевезень

З впровадженням АС Укрзалізниці «МЕСПЛАН» оформлення замовлень на перевезення та процес планування перевезень на зазначений період передбачає такі етапи:

- оформлення вантажовідправником проекту електронного замовлення на перевезення в обсязі форми ГУ-12 з застосуванням АРМ АС «МЕСПЛАН», та зберігання його в АСК ВП УЗ (Є);

- перевірка наданого проекту замовлення працівниками УЗ з можливістю коригування. Зберігання відкоригованого проекту замовлення в АСК ВП УЗ (Є);

- накладання вантажовідправником чи, за його згодою, працівником УЗ електронного цифрового підпису на проект замовлення на перевезення (форма ГУ-12) і передача його до АСК ВП УЗ (Є);

- узгодження замовлення на перевезення на рівні залізниці і, при потребі, на рівні Укрзалізниці згідно з правилами перевезення вантажів і зберігання узгодженого замовлення в АСК ВП УЗ (Є) та ПАК АЕДО;

- створення вантажовідправником чи, за його згодою, працівниками УЗ із застосуванням АРМ АС «МЕСПЛАН» оперативного замовлення на подачу вагонів (форма ГУ-11) і зберігання його в АСК ВП УЗ (Є).

5.2 Організація та облік виконання плану перевезень

Порядок виконання плану повинен забезпечувати рівномірне та ритмічне навантаження за днями, декадами та впродовж місяця. Тому за два дні до початку декади відправник подає начальнику станції декадну заявку з розподілом подачі вагонів на кожний день. Залізниця розглядає та затверджує план на декаду.

Перевезення вантажів понад план здійснюються за замовленнями відправників, поданими за три дні до дня навантаження, без обмеження планових перевезень і за умови виконання регульовального завдання на здачу порожніх вагонів.

Облік виконання плану перевезень вантажів здійснюється в обліковій картці за кожним планом, а також за пред'явленням та замовленням про надолуження недовантаження за попередній місяць. На підставі цього обліку визначаються розміри матеріальної відповідальності сторін за невиконання плану.

Облікові картки ведуть працівники залізничних станцій в одному або за вимогою відправника у двох примірниках. У разі складання картки у двох примірниках один з них знаходиться на станції, другий – у відправника.

В облікових картках записують дату, план у вагонах і тоннах, кількість поданих вагонів, кількість навантажених вагонів і тонн, причини ненавантаження. Облікова картка підписується відправником і начальником станції або уповноваженим працівником станції по закінченні кожної звітної доби. Звітна доба – це час із 17 годин 00 хвилин однієї доби до 17 годин 00 хвилин наступної доби за київським часом.

У разі відмови відправника від підписання облікової картки про це складається акт загальної форми. З введенням електронного документообігу спрощується процедура ведення та підписання цього документа.

Відправник і залізниця звільняються від відповідальності за невиконання плану, якщо перевезення вантажу планувалося у власних або орендованих вагонах (контейнерах) і недовантаження сталося з вини відправника. Інші обставини звільнення від штрафу відправників і залізниць за невиконання

плану перевезень наведені в статтях 107 і 108 Статуту [Error: Reference source not found].

Вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

- стихійного лиха, що підтверджено відповідними документами, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено виробництво вивантажуваної продукції протягом не менше як трьох діб поспіль;

- тимчасового обмеження перевезень, які запроваджені Укрзалізницею в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення;

- невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

- виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;

- надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

Залізниця звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

- стихійного лиха, внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;

- тимчасового обмеження перевезень, які запроваджені Укрзалізницею в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення;

- затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаження. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;

- незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;

- виконання плану перевезень власними або орендованими вагонами (контейнерами);

- незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

Штраф за невиконання місячних планів і додаткових замовлень на перевезення вантажів нараховується на залізницю і відправника по закінченні кожної декади, сальдова сума штрафу визначається по закінченні місяця.

У разі перевиконання плану в першій декаді і невиконання його в другій відповідальність за невиконання плану другої декади зменшується на величину перевиконання плану в першій декаді. Так само враховується перевиконання плану в першій та другій декадах при невиконанні його в третій декаді.

Розрахунки за штрафами здійснюються у порядку і строки, встановлені статтею 109 Статуту залізниць України [Error: Reference source not found], а саме після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень. Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

6 Оформлення перевезень і розрахунки за перевезення вантажів з відправниками і одержувачами

Укрзалізниця вступає в активну фазу реформування галузі. Одним з технологічних інноваційних заходів є впровадження автоматизованої системи з оформлення та обробки перевізних документів (далі АС Клієнт УЗ), що відповідає вимогам сьогодення.

Залізничники продовжують автоматизацію технологічних процесів у вантажному господарстві. Наступним її етапом стало впровадження автоматичної прикордонної системи, що зменшує час пропускання вантажів на кордоні, поліпшує фінансову взаємодію між вантажовласниками і українськими залізницями, надає змогу вийти на електронний обмін документами з органами Державної митної служби. Такий підхід виводить на новий рівень стосунки між залізницею та клієнтами: скорочується час на оформлення документів; виключається можливість надання хибної інформації при перевезенні та обліку, що в цілому впливає на прискорення процесу перевезень.

Всебічне дослідження змін, пов'язаних з цими процесами, на конкретних об'єктах і полігонах залізниць має важливе значення як для покращення партнерських відносин між учасниками перевізного процесу, так і для подальшого удосконалення технології перевізного процесу.

Укрзалізниця запровадила електронний документообіг при перевезенні вантажів у межах України з середини 2011 р. через систему АС «Клієнт» УЗ. На кінець перехідного періоду майже 7,5 тисяч вантажовідправників підключилось до системи електронного документообігу АС «Клієнт» УЗ. За серпень 2011 р. із понад 220 тисяч перевізних документів 72,52 % оформлено із застосуванням АС «Клієнт» УЗ і 54 % - із застосуванням ЕЦП. При цьому скасовано комплект перевізних документів, який складався з чотирьох бланків. Замість них впроваджена накладна, що оформлюється із застосуванням ЕЦП.

Доступ користувачів до АС «Клієнт» УЗ здійснюється через загальну мережу Internet з використанням технології Virtual Private Network (VPN).

Поряд з перевагами такої системи (зменшення часу на формування, передачу і обробку документів; виключення необхідності ручного перенабирання даних з паперових документів; скорочення простою вагонів; скорочення витрат на оформлення та обробку перевізних документів; можливість отримання інформації про хід виконання перевезення прямо з офісу; підвищення надійності, оперативності та ефективності роботи; підвищення достовірності оброблюваної інформації (у т. ч. за рахунок виключення повторного введення); клієнт не витрачає час на розкредитування документів вантажу, який прибув на його адресу та ін.) дослідження нової технології на початковому етапі впровадження виявили низку технічних питань, які потребують системного вирішення. Для працівників товарних контор основним недоліком користування програмами АС «Клієнт» УЗ стала низька якість зв'язку внаслідок недостатності основних каналів; у системі відбуваються відмови в роботі під час роботи, через це відмови вантажовідправник не може своєчасно подати електронні заявки, не можливо зробити погодження заявки в АС «Месплан», особливо в кінці зміни з 16 до 18 години, неможлива передача звіту, а також приймання

вантажу до перевезення. Все це призводить до збільшення простою вагонів у відправника та на станціях.

Крім того, при дослідженні технології запровадженого електронного документообігу виявлені недоліки: в ЕПД відсутня графа «Термін доставки»; номер відправки вказується дрібним шрифтом і в незвичному місці (справа внизу); для календарного штампеля недостатній розмір графи (і на початковому етапі накладався «вручну»); витрачався значний час на накладання ЕЦП; у графі 13 можливо вказати лише особовий рахунок; при роздрукуванні ЕПД графи не співпадають; не роздруковується найменування платника; при оформленні групової відправки вагонів-зерновозів у графі «Відомості вагонів» недостатньо місця для проставлення номерів запірно-пломбувальних пристроїв, яких повинно бути по сім на кожен вагон-зерновоз тощо. У вантажовідправників через часті зміни в системі АС «Клієнт» УЗ виникали труднощі з пошуком кодів вантажів.

Модель процесу оформлення ЕПД в нотації BPMN (Business Process Modeling Notation) наведена на рисунку 6.1. Вона дозволяє в доступній уніфікованій формі подати взаємодію інформаційних систем суб'єктів перевезення вантажів. У BPMN операції зображуються прямокутниками з округленими кутами. Напрямок потоку виконання моделюється суцільними, а інформаційні потоки – пунктирними лініями. Ромб являє собою умовне розділення потоку виконання на кілька напрямків, а коло зображує певні події: з тонкими границями – початок процесу, з подвійною – проміжна подія, товста границя – кінець процесу. Типи подій уточнюються піктограмами: конверт – отримання чи передача повідомлення, трикутник – сигнал, прямокутник – умова. Процес поділяється за об'єктами, де виконуються операції, що представлені горизонтальними прямокутниками. Додатково для групування об'єктів використовуються прямокутники з пунктирними границями та округленими кутами. База даних позначається прямокутником із зрізаним верхнім правим кутом.

Координація процедури оформлення ЕПД проводиться через сервер вантажної роботи (СВР) автоматизованої системи керування вантажними перевезеннями на залізничному транспорті України (АСК ВП УЗ). Важливим елементом у технології оформлення ЕПД виступає програмно-апаратний комплекс обробки та зберігання електронних документів залізничного транспорту (ПАК АЕДО). Початковим етапом оформлення ЕПД є створення вантажовласником (відправником) проекту ЕПД, тобто електронних даних ЕПД, оформлення якого ще не завершено, і який з цієї причини не містить всіх необхідних ЕЦП.

Оформлення ЕПД на відправку завершується формуванням в автоматизованому робочому місці товарного касира (агента комерційного) (АРМ ТВК) станції відправлення ЕПД на відправку та передачею до ПАК АЕДО і повідомлення 4979 до АСК ВП УЗ із застосуванням актуалізованих довідників і класифікаторів.

Розрахунки за перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України (внутрішні, експорт, імпорт) і транзитом з проведенням розрахунків через ЄРЦ УЗ здійснюються користувачем послуг на підставі договору "Про організацію перевезень вантажів територією України (внутрішні, експортні, імпортні та транзитні) і проведення розрахунків за перевезення та надані послуги" з Державним публічним акціонерним товариством "Укрзалізниця" (надалі – ДПАТ "Укрзалізниця").

ЄРЦ УЗ виконує розрахунки з користувачами послуг в умовах здійснення перерахування ними на розрахунковий рахунок ЄРЦ УЗ коштів за перевезення та надані послуги на залізничних станціях України, які відкриті для виконання вантажних операцій.

7 Перевізні документи. Електронний документообіг

Протягом останніх років Укрзалізниця реалізує широкомасштабні заходи з автоматизації технологічних процесів у комерційному господарстві. Це завдання вирішується шляхом комплексної інформатизації з використанням сучасних інформаційних технологій та обумовлює автоматизацію оформлення перевізних документів на перевезення вантажів.

Умови перевезення чітко регламентовані Статутом. Обов'язки сторін та умови договору, які впливають із Статуту, вказуються у перевізних документах.

Накладна – основний перевізний документ, який є обов'язковою угодою на перевезення. За накладною відправник та одержувач розраховуються з залізницями за перевезення.

До введення електронного документообігу разом з накладною заповнювались і інші перевізні документи, які складали “Комплект перевізних документів” (КПД): накладна, дорожня відомість, корінець дорожньої відомості, квитанція про приймання вантажу.

На всі завантажені вагони (контейнери) прийомоздавальник оформлював вагонні листи і разом з КПД здавав їх у товарну контору. Вагонний лист складався в одному примірнику, який і супроводжував вантаж зі станції відправлення до станції призначення.

Паперова накладна та дорожня відомість супроводжували вантаж до станції призначення. Після розкредитування документів накладну видавали одержувачу вантажу.

Квитанцію видавали відправнику як свідчення приймання вантажу до перевезення залізницею.

За необхідності згідно з Правилами перевезень [Error: Reference source not found] додаються такі документи: сертифікати якості, аварійні картки, карантинні свідоцтва, ліцензії. При перевезенні у міжнародному сполученні, де використовується накладна СМГС, у КПД додається один додатковий примірник документа для митниці.

Корінець дорожньої відомості залишався на станції відправлення, прикладався до фінансового звіту, пересилався у ТехПД для подальшої обробки.

Після видачі вантажу на станції призначення дорожню відомість разом із супровідною відомістю форми ФДУ-91 надавали ТехПД для складання загального звіту про перевезення та доходи залізниці.

При введенні електронного документообігу у внутрішньому сполученні із вищенаведеного переліку перевізних документів залишилась лише накладна та вагонний лист. Укрзалізницею розроблена нова форма перевізного документа для перевезення вантажів територією України у внутрішньому сполученні. Така форма документа передбачає розміщення всіх відомостей про перевезення на одному боці документа.

За даними перевізного документа автоматично виконується нарахування перевізних платежів. Впровадження логічного контролю та автоматичне нарахування плати повністю виключає вплив людського чинника в оформленні документів на перевезення вантажів.

Розглянемо більш детально технологію, яка застосовується за наявності договірних відносин про обмін електронними документами між залізницею та вантажовласником під час перевезення вантажів у внутрішньому сполученні.

Ця технологія включає виконання таких етапів при оформленні ЕПД з ЕЦП і перевезенні вантажів залізницями України у внутрішньому сполученні:

- подача замовлень відправником на перевезення вантажу форм ГУ-12 та ГУ-11 та формування плану перевезення на зазначений період;
- оформлення проекту ЕПД за допомогою АС «КЛІЄНТ» або іншого автоматизованого робочого місця відправника;
- візування (за необхідності) проекту перевізного документа;
- приймання навантажених вагонів у комерційному та технічному відношеннях з використанням даних ЕПД;
- створення ЕПД на станціях відправлення вантажу.

7.1 Оформлення ЕПД

Оформлення ЕПД передбачає такі етапи:

- оформлення вантажовідправником проекту електронної накладної на відправлення вантажу, порожніх власних, орендованих вагонів і контейнерів з застосуванням АС «КЛІЄНТ», накладання ЕЦП і передача її до СВР АСК ВП УЗ (Є). Накладна в електронному вигляді складається у формі електронної реєстрації даних, які можуть бути трансформовані у письмовий запис. У разі пред'явлення до перевезення вантажу груповою відправкою або маршрутом відправник додає до накладної відомість вагонів або відомість вагонів і контейнерів;

- перевірка і зберігання проекту ЕПД у СВР АСК ВП УЗ (Є);

- одержання клієнтом засобами АС «КЛІЄНТ» результатів програмної перевірки переданого проекту ЕПД. При негативному результаті відправник має перевірити правильність заповнення проекту ЕПД. За наявності помилок внести зміни до нього і переслати повторно до СВР АСК ВП УЗ (Є). Ці дії можуть бути повторені до одержання позитивної відповіді на пересланий проект накладної або його повного відхилення;

- запит працівником товарної контори із застосуванням АРМ ТВК до СВР АСК ВП УЗ (Є) на одержання проекту ЕПД, одержання і, за необхідності, електронне візування;

- доповнення вантажовідправником після навантаження вагона проекту ЕПД даними, яких не вистачає (номер вагона, маса вантажу, кількість місць, упаковка та інші дані, які заповнюються відправником), сканування документів, які супроводжують вантаж, передача до СВР АСК ВП УЗ (Є) накладної та супровідних документів;

- якщо вантаж перевозиться маршрутами, груповими відправками, то крім проекту електронної накладної на вагони маршруту чи групи вагонів відправник складає відомість вагонів до цієї відправки за відповідною формою;

- при перевезенні контейнерів маршрутом чи групою крім проекту електронної накладної відправник заповнює також відомість вагонів і контейнерів за відповідною формою;

- програмна перевірка доповненого проекту ЕПД (у т. ч. відомості вагонів, вагонів і контейнерів при маршрутних або групових відправках) згідно з установленими логічними контролями і при позитивному результаті запис його до СВР АСК ВП УЗ (Є);

- одержання клієнтом результатів перевірки засобами АС «КЛІЄНТ». При негативному результаті відправник має перевірити правильність заповнення проекту ЕПД. За наявності помилок внести зміни до нього і переслати повторно до СВР АСК ВП УЗ (Є). Ці дії можуть бути повторені до одержання позитивної відповіді на пересланий проект документа або його повного відхилення;

- виконання операцій приймання навантажених вагонів комерційним агентом (прийомоздавальником):

- одержання повідомлення від вантажовідправника про навантаження і готовність до вивозу вагонів на станцію (існуючим порядком);

- передача комерційним агентом (прийомоздавальником) запиту із АРМ ПЗ чи іншого терміналу до СВР АСК ВП УЗ (Є) на одержання даних, необхідних для приймання вагонів;

- одержання на екран планшета або роздрукування на паперовий носій даних, необхідних для приймання вантажу і вагона за відповідною формою;

- приймання до перевезення пред'явлених вагонів;

- після закінчення передавальних операцій передача повідомлення до АСК ВП УЗ (Є) про готовність вагонів до забирання;

- складання засобами АРМ ПЗ пам'ятки про забирання вагонів форми ГУ-45 згідно з переліком прийнятих вагонів і результатів огляду і передача до АСК ВП УЗ (Є) повідомлення 1397;

- відображення на екрані АРМ ТВК переліку проектів ЕПД, які готові до подальшого оформлення після закінчення

приймальних операцій, або одержання такого переліку за запитом товарного касира із СВР АСК ВП УЗ (Є);

- вибір проектів ЕПД із наданого списку та їх подальше оформлення встановленим порядком і передача його до СВР АСК ВП УЗ (Є);

- проходження встановлених програмних контролів у АРМ ТВК та СВР АСК ВП УЗ (Є);

- при позитивному результаті контролю проекту ЕПД, накладення ЕЦП і передача його до СВР АСК ВП УЗ (Є) для перевірки ЕЦП;

- одержання результатів перевірки ЕЦП із АСК ВП УЗ (Є) на АРМ ТВК;

- формування в АРМ ТВК ЕПД на відправку і передача до ПАК АЕДО і п. 4979 до АСК ВП УЗ (Є) із застосуванням актуалізованих довідників і класифікаторів:

- штемпелі та відмітки перевізного документа;

- перелік небезпечних вантажів за номерами ООН;

- здійснення у АСК ВП УЗ (Є) логічного контролю щодо повноти включення вагонів маршрутної (групової) відправки до складу поїзда;

- після закінчення звітної доби в АСК ВП УЗ (Є) формуються відомість обліку навантажених вагонів форми ГУ-3 та супровідна відомість на контейнерні відправки форми ГУ-4 з відмітками про ЕПД на вагони та контейнери, оформлені ЕПД, роздруковуються відомості.

- підбираються паперові перевізні документи згідно з роздрукованими відомостями обліку навантажених вагонів і супровідної відомості на контейнерні відправки відповідно до ІНСТРУКЦІЇ з ведення станційної комерційної звітності і з супровідним описом документів форми ФДУ-93 надсилаються до ТехПД з додатками документів до відомостей.

7.2 Технологія внесення змін до ЕПД на шляху прямування вантажу

Внесення змін до електронного перевізного документа на шляху прямування вантажу може здійснюватися при виконанні таких технологічних операцій:

- переадресування відправки;
- перевантаження відправки в інший вагон з причини комерційної або технічної несправності;
- досилання;
- складання комерційних актів форми ГУ-22 та актів розкриття вагона для перевірки;
- складання актів на пошкодження вагонів форми ВУ-25, загальної форми ГУ-23 тощо.

При складанні працівниками станцій під час перевезення вантажу комерційних актів, актів розкриття вагона або контейнера для проведення необхідних видів контролю, актів загальної форми, актів про затримку вагонів тощо відомості про складені акти вносяться до ЕПД засобами АРМ ТВК працівниками товарної контори. Всі зміни й доповнення, які вносяться до ЕПД представниками залізниці, засвідчуються ЕЦП.

При виникненні ситуацій, коли за наявністю різних причин неможливо оформити ЕПД або внести зміни до нього на шляху перевезення, статус документа змінюється на паперовий. Зміна статусу документа провадиться тільки працівником товарної контори без оформлення акта загальної форми. Внесення змін у паперовий документ провадиться встановленим порядком.

Документи залізниці, які складаються на шляху перевезення, оформлюються у паперовому вигляді та прикладаються до накладної.

Внесення змін в ЕПД на шляху прямування вантажу передбачає виконання таких операцій:

- технічний і комерційний огляд вагонів поїзда, який прибув на технічну станцію на шляху перевезення. На станціях, де впроваджене АРМ ПКО, огляд у комерційному відношенні виконується із застосуванням вказаного АРМ;
- при виявленні технічних або комерційних несправностей вагонів складання актів загальної форми ГУ-23, комерційних актів форми ГУ-22 та повідомлень про пошкодження вагонів форми ВУ-25, повідомлення про ремонт або технічне обслуговування вагону форми ВУ-23;

- передача із АРМ ПКО до АСК ВП УЗ (Є) повідомлень 8480(0,1) про початок і закінчення огляду вагонів у комерційному відношенні, п. 8482 про результат КО та про усунення несправності, п. 8485 - про складені акти форми ГУ- 23 із комерційними несправностями, п. 8491 –про складені акти форми ГУ-22 з комерційними актами;
- передача до АСК ВП УЗ (Є) п. 1353 про виявлені технічні несправності вагонів і переведення вагонів до неробочого парку;
- усунення технічних і комерційних несправностей, при можливості, без відчеплення вагонів від состава;
- відчеплення вагонів від состава при неможливості усунення несправностей без відчеплення, при переломі маси поїзда та з інших причин;
- передача до АСК ВП УЗ-(Є) п. 09 з визначенням причин відчеплення;
- формування у АСК ВП УЗ (Є) повідомлення про відчеплені на станції від поїзда вагони та складені акти і передача його на АРМ ТВК для інформування товарного касира про необхідність внесення змін до ЕПД;
- запит працівником товарної контори із застосуванням АРМ ТВК необхідного ЕПД і одержання його із АСК ВП УЗ (Є);
- внесення працівником товарної контори змін і доповнень у ЕПД;
- передача до АСК ВП УЗ (Є) ЕПД із змінами, проведення логічного контролю внесених змін і про вилучені з ЕПД вагони, які були відчеплені від маршруту чи групи вагонів;
- оформлення працівником товарної контори із застосуванням АРМ ТВК ЕПД на досилання відчеплених від маршруту чи групи вагонів за відсутності несправностей цих вагонів, накладання свого ЕЦП і передача до СВР АСК ВП УЗ (Є);
- оформлення працівником товарної контори із застосуванням АРМ ТВК ЕПД на досилання відчеплених від маршруту чи групи вагонів, які були відчеплені через несправність, після одержання повідомлення про усунення несправностей, накладання ЕЦП і передача до АСК ВП УЗ (Є);
- оформлення нового ЕПД на вагон з вантажем, який був перевантажений з відчепленого на станції вагона після одержання

повідомлення про перевантаження, передача ЕПД до СВР АСК ВП УЗ (Є) та проведення встановлених контролів;

- накладання ЕЦП при одержанні повідомлення про позитивний результат контролю і передача до СВР АСК ВП УЗ (Є) для перевірки ЕЦП;

- проведення логічного контролю і перевірка ЕЦП у СВР АСК ВП УЗ (Є) і, при позитивному результаті, запис ЕПД до СВР АСК ВП УЗ (Є). При негативному результаті – передача повідомлення на АРМ ТВК користувача про неможливість подальшої обробки документа;

- формування і передача до АСК ВП УЗ (Є) п. 4979 у всіх випадках оформлення нових ЕПД та ЕПД на досилання вагонів маршруту чи групи;

- передача ЕПД (зі змінами та доповненнями) до АСК ВП УЗ (Є) та ПК АЕДО.

До впровадження автоматизованого складання актів на вагони з ЕПД та затвердження їх ЕЦП акти у паперовому вигляді, оформлені встановленим порядком, додаються до натурального листа поїзда та прямують на станцію призначення.

У разі відчеплення вагона (групи вагонів) від маршруту або групи вагонів, що перевозяться за однією накладною, складається акт загальної форми ГУ-23, вносяться відповідні відмітки до основної накладної та складається досильна накладна на групу вагонів, що відчіпляються.

Внесення відповідних відміток до основної накладної здійснюється порядком, указаним раніше. Акт загальної форми додається до натурального листа поїзда.

Досильна накладна на вагон (групу вагонів), що відчіпляється, складається:

- у паперовому вигляді, якщо перевезення здійснюється за перевізним документом у паперовому вигляді;

- в електронному вигляді, якщо перевезення здійснюється за електронним перевізним документом.

7.3 Технологія змін у ЕПД на станції призначення вантажу

Внесення змін до ЕПД передбачає таке:

- одержання працівником товарної контори у регламентному режимі чи за запитом із АСК ВП УЗ (Є) на кожний поїзд, який прибув на станцію, перелік вагонів і відправок призначенням на станцію під вивантаження з примітками про вагони з ЕПД та з зазначенням часу прибуття поїзда з цими вагонами;
- одержання комерційним агентом (прийомоздавальником) довідки для приймання вагонів або вагонного листа, при необхідності, їх роздрукування;
- приймання вагонів і вантажу комерційним агентом (прийомоздавальником);
- запит і одержання працівником товарної контори засобами АРМ ТВК із АСК ВП УЗ (Є) ЕПД на відправку, яка прибула на станцію;
- оформлення працівником товарної контори ЕПД і накладання ЕЦП;
- передача до АСК ВП УЗ (Є) та до АС «КЛІЄНТ» доповненого ЕПД (п. 2522 - повідомлення вантажоодержувача про прибуття вантажу);
- оформлення одержувачем ЕПД по прибуттю;
- накладання одержувачем ЕЦП та передача ЕПД засобами АС «КЛІЄНТ» до СВР АСК ВП УЗ (Є);
- остаточне оформлення працівником товарної контори ЕПД і накладання ЕЦП;
- передача до АСК ВП УЗ (Є) та до ПАК АЕДО ЕПД по прибуттю (повідомлення 2524 про розкредитування вантажу);
- запис ЕПД до ПАК АЕДО УЗ для подальшого використання при позитивному результаті контролю ЕЦП;
- передача зміненого ЕПД одержувачу вантажу.

За відсутності договірних відносин з одержувачем про обмін електронними документами ЕПД роздруковується і видача вантажу здійснюється за оформленою встановленим порядком паперовою копією ЕПД.

Після закінчення звітної доби на видані вантажі складається супровідна відомість перевізних документів форми ФДУ-91. Перевізні документи оформлені як ЕПД у супровідній відомості мають ознаку про ЕПД. Відповідно інструкції з ведення

станційної звітності перевізні документи із супровідною відомістю та описом документів пересилаються ТехПД.

8 Єдиний технологічний центр з обробки перевізних документів. Єдиний розрахунковий центр

8.1 Загальні відомості

Проведення розрахунків відбувається в умовах:

- оперативного надходження до єдиної бази даних первинної інформації, введеної станціями за допомогою станційних АРМів, з перевіркою достатності коштів на особовому рахунку платника при оформленні відправки чи розкредитуванні вантажу;

- автоматизованого зарахування коштів від користувачів послуг, перерахованих на оплату перевезень, на особові рахунки користувачів послуг (за інформацією з банку);

- оперативної зміни стану особового рахунка користувачів послуг при кожному надходженні до бази первинних чи платіжних документів (розрахунок оперативного сальдо);

- використання в ЄРЦ УЗ автоматизованих систем для введення чи змін даних в оперативному режимі.

ЄРЦ УЗ здійснює розрахунки з користувачами послуг за перевезення вантажів і пов'язані з ними послуги та виконує такі основні функції:

- контроль повноти обробки первинних документів, які надходять до БД автоматизованих систем, введених станціями за допомогою станційних АРМів;

- внесення змін до інформації електронні дані перевізного документа (при необхідності) у випадках, передбачених правилами;

- введення інформації з документів, які не пройшли обробку станційними АРМами, і аналіз причин виникнення таких документів;

- введення до автоматизованих систем інформації по нарахуваннях, поверненнях коштів за претензіями та іншої інформації по документах, які зароджуються не на станціях;
- контроль інформації по платіжних документах, які надходять до БД з банку;
- внесення змін до інформації по платіжних документах, введення інформації про коригування сальдо користувачів послуг у випадках передбачених правилами;
- слідування за кредитовим запасом користувачів послуг, запобігання виникненню дебіторської заборгованості;
- здійснення розрахунку добового сальдо користувачів послуг, контроль результатів розрахунку;
- контроль повноти автоматизованого визначення маршруту прямування відправки;
- формування та видача користувачам послуг вихідних документів за результатами розрахунку добового сальдо;
- формування та контроль місячної звітності по розрахунках з користувачами послуг за перевезення вантажів;
- формування, контроль і реєстрація податкової звітності по розрахунках за перевезення вантажів, видача користувачам послуг податкових накладних, складання податкової декларації з ПДВ;
- здійснення та контроль розрахунків у валюті;
- проведення претензійної роботи;
- ведення реквізитного складу ЄЕКК за договорами, укладеними між користувачем послуг і ДПАТ "Укрзалізниця".

8.2 Облік коштів на особовому рахунку користувача послуг

Дані про платежі, виконані користувачем послуг, надходять від банку в електронному вигляді або вводяться ЄРЦ УЗ в автоматизовану систему та зараховуються на особовий рахунок на підставі банківських виписок.

Облік коштів на особовому рахунку (надалі – сальдо) користувача послуг проводиться в автоматизованому режимі у валюті, в якій виконуються розрахунки з користувачем послуг. У випадку наявності в одного користувача послуг гривневого та

валютного особового рахунка, сальдо ведеться окремо по кожній валюті.

Накопичення даних про платежі виконується окремо в гривнях і в інших валютах.

ЄРЦ УЗ контролює своєчасність відпрацювання перевізних документів і надходження платежів від банку, виконання умов договорів, проведення розрахунків з користувачами послуг, формування відповідних облікових та звітних форм.

8.3 Оформлення та обробка перевізних документів при перевезенні транзитних вантажів

Робота з перевізним документом на вхідних станціях. При надходженні транзитного вантажу на вхідну станцію України працівник прикордонної станції на автоматизованому робочому місці (АРМ) перевіряє електронні дані в обсязі перевізного документа (електронна копія перевізного документа), за відсутності зазначених документів формує їх на підставі даних ППВ і перевізних документів.

Після проведення розрахунку вхідна станція отримує повідомлення з ГЮЦ УЗ "перевезення дозволяється" або "перевезення не дозволяється" залежно від достатньої кількості коштів на особовому рахунку користувача послуг, у накладній СМГС (ДДВ) проставляється відмітка про автоматично виконаний розрахунок на ЕОМ.

Розраховані суми провізної плати і додаткових зборів автоматизовано зберігаються в електронній копії документа і вносяться встановленим порядком у паперову ДДВ.

Електронна копія перевізного документа, опрацьована (створена) на вхідній станції, записується до бази даних і використовується:

- для оперативного обліку використання коштів на особовому рахунку платника;
- використання на станції виходу при здачі вантажу за межі України.

Робота з перевізним документом на вихідних станціях. На вихідних передавальних станціях України працівник станції

використовує дані електронних копій перевізних документів на транзитні перевезення, введені на вхідних станціях. За їх відсутності працівник станції виходу створює електронну копію перевізного документа за допомогою АРМ.

До електронної копії перевізного документа на станції виходу додатково вносяться:

- дані про додаткові послуги, збори, які виникли на шляху прямування та при здачі вантажу за кордон;

- в окремих випадках (помилки введення на вхідній станції, зміна маршруту прямування транзитної відправки) вносяться зміни до даних електронної копії перевізного документа.

Документ проходить функцію автоматизованого таксування (перерахунку). Розраховані суми провізної плати і додаткових зборів автоматизовано зберігаються в електронній копії документа та вносяться встановленим порядком у паперову ДДВ.

Електронна копія перевізного документа, опрацьована (створена) на станції виходу, записується до бази даних і використовується:

- для оперативного обліку використання коштів на особовому рахунку платника;

- включення до відповідної добової та місячної звітності ЄРЦ УЗ, яка видається за встановленими формами.

Вихідна передавальна станція направляє паперові перевізні документи (додаткові дорожні відомості, акти на затримку та інше) до ЄРЦ УЗ. Після надходження паперового перевізного документа в ЄРЦ УЗ виконується (у період впровадження електронного документообігу) звірення даних паперового документа з електронною копією перевізного документа, яка надходить з автоматизованих систем після закінчення перевезення.

Проведення розрахунків та облік використання коштів користувачем послуг. Автоматизований розрахунок платежів здійснюється за ТП УЗ.

При перерахуванні платежів за перевезення транзитних вантажів у гривні застосовується курс перерахунку відповідно до курсу Національного банку України:

- для розрахунку плати за перевезення, додаткових зборів та інших витрат, які нараховані при прийманні вантажу на територію України, - на дату приймання вантажу;

- додаткових зборів та інших витрат, які нараховані на шляху прямування та при здачі вантажу, - на дату виконання операцій.

Облік руху коштів користувачів послуг ведеться оперативно автоматизованими системами, враховуючи суми, які надійшли від користувачів послуг в якості оплати за перевезення, суми автоматизованого таксування відправки на вхідній станції, суми нарахування додаткових зборів на шляху прямування на вихідній станції, суми таксування на вихідній станції.

На підставі автоматизовано проведених розрахунків автоматизованими системами здійснюється оперативний облік нарахованих платежів за перевезення.

Облік використаних коштів з особового рахунка експедитора здійснюється у валюті згідно з кодом платника, який відображено в графі 20 перевізного документа на перевезення. За відсутності ознаки валюти - у гривнях.

По закінченню звітної доби та проведення добового розрахунку в ЄРЦ УЗ формується Перелік документів про виконані роботи та надані послуги, проведену оплату, який надається платнику-користувачу послуг, у відповідності з умовами договору.

Після отримання паперових документів на перевезення з відмітками про автоматизовано проведений розрахунок на вхідних і вихідних станціях України в ЄРЦ УЗ виконується перевірка автоматизованого таксування (*у період впровадження електронного документообігу*) і за необхідності вносяться зміни до розрахунку.

8.4 Оформлення та обробка перевізних документів при внутрішніх перевезеннях вантажів у межах України

При відправленні. Електронні дані перевізних документів на відправлення вантажів створюються за допомогою АРМ ТВК та АС "КЛІЄНТ" станцією відправлення та записуються до бази

автоматизованих систем при підтвердженні операції "прийом вантажу до перевезення". Підтвердження операції "приймання вантажу до перевезення" можливе після введення даних в обсязі перевізного документа та послідовного виконання необхідних технологічних функцій в автоматизованому режимі, а саме:

- таксування тарифу за перевезення та необхідних додаткових зборів, які зазначаються в документі;
- перевірки наявності необхідних коштів на особовому рахунку користувача послуг;
- перевірки виконання користувачем послуг умов оплати - у випадку дозволу на відтермінування оплати за перевезення.

У момент запису до бази даних документ включається до розрахунку оперативного сальдо. Стан сальдо платника-користувача послуг змінюється.

Внесення змін до електронних даних перевізних документів (при необхідності) у випадках, передбачених правилами, працівники ЄРЦ здійснюють за допомогою АРМ ЄТехПД.

При видачі. Електронні дані перевізних документів по прибуттю вантажів на станцію видачі створюються за допомогою АРМ ТВК та АС "КЛІЄНТ" станцією видачі з використанням електронних даних, створених на станції відправлення. Здійснення операції "розкредитування" можливе після доповнення електронного документа необхідними даними по прибуттю та послідовного виконання необхідних технологічних функцій в автоматизованому режимі, а саме:

- перерахунок платежів, стягнених при відправленні, або повний розрахунок всіх платежів за умови розрахунку за перевезення на станції видачі;
- перевірка наявності необхідних коштів на особовому рахунку користувачів послуг, якщо є нараховані платежі для стягнення по прибуттю;
- перевірка виконання користувачем послуг умов оплати - у випадку дозволу на відтермінуванням оплати за перевезення.

У момент запису до бази даних за умови зміни загальної вартості перевезення відносно суми платежів, розрахованих і стягнених при відправленні, документ включається до розрахунку оперативного сальдо.

Внесення змін до електронних даних перевізних документів (при необхідності) у випадках, передбачених правилами, працівники ЄРЦ УЗ здійснюють за допомогою АРМ ЄТехПД.

9 Операції з вантажами при перевезенні їх залізницями

9.1 Підготовка та приймання вантажу до перевезення

Вантажі до перевезення приймаються за наявності місячного плану або дозволу на перевезення, оформленого відповідно до Правил планування перевезень вантажів.

Вантажі, що потребують тари для збереження їх від втрати, псування або пошкодження при перевезенні, повинні пред'являтися до перевезення у справній тарі, яка відповідає стандартам або технічним умовам, а вантажі, на тару і упакування яких стандарти і технічні умови не встановлено, – у справній тарі, що забезпечує їх збереження. Упаковка, у якій вантаж пред'являється до перевезення, не повинна завдавати шкоди рухомому складу, залізничній колії та навколишньому середовищу.

За пред'явлений до перевезення вантаж у нестандартній і неякісній упаковці відповідальність несе вантажовідправник. Якщо при зовнішньому огляді тари або упаковки пред'явленого до перевезення вантажу будуть помічені недоліки, які можуть призвести до втрати, псування або пошкодження вантажу, то відправник зобов'язаний на вимогу станції привести тару або упаковку у відповідність до вимог стандартів або інших нормативно-технічних документів на продукцію.

Вантажі, завантажені відправниками у вагони закритого типу (криті, ізотермічні, хопери, цистерни тощо) і контейнери, приймаються залізницею до перевезення шляхом візуального огляду кузова (котла) вагона (контейнера), пломб (запірно-пломбувальних пристроїв) без перевірки вантажу.

Вантажі, завантажені відправниками у вагони відкритого типу (платформи, піввагони тощо), приймаються залізницею до

перевезення шляхом візуального огляду вагона, вантажу, його маркування (у т. ч. захисного) і кріплення у вагоні без перевірки маси та кількості вантажу.

9.2 Підготовка вагонів до навантаження

Відповідно до Статуту залізниць України навантаження у вагони і на автомобілі, а також розвантаження з них проводиться:

- засобами залізниць – на місцях загального користування, а також у випадках, що визначені окремими постановами Кабінету Міністрів України (з вантажами, що прибувають для сільськогосподарських і торгових організацій);

- відправниками й одержувачами – на місцях незагального користування, а також навантаження і розвантаження небезпечних і швидкопсувних вантажів, сирих тваринних продуктів, наливних, великовагових і негабаритних, вантажів, що перевозяться насипом і навалом, у спеціальному рухомому складі та в супроводі провідника або вантажоодержувача, – на місцях загального користування.

Залізниці можуть брати на себе за договором із підприємствами й організаціями виконання вантажних операцій із зазначеними вантажами (крім наливних, небезпечних і швидкопсувних).

Рухомий склад, наданий залізницею під навантаження, повинен відповідати вимогам безпеки прямування та схоронності вантажу. Вагони повинні бути придатними для перевезення даного вантажу, очищеними від залишків вантажу і сміття, а в необхідних випадках – промитими та продизенфікованими. Кожний поданий під навантаження вагон на станціях оглядають у технічному та комерційному відношенні.

Подають вагони під навантаження засобами відправника за попередніми повідомленнями або через встановлені інтервали між подачами. У першому випадку станція зобов'язана повідомити відправника (по телефону або телеграфу, поштовим зв'язком) про подачу не пізніше ніж за 2 години. Порядок повідомлення встановлює начальник станції. Відправник може

обрати один із способів повідомлення і заявити про це начальнику станції. На станції ведеться книга повідомлень про час подачі вагонів під навантаження або розвантаження.

9.3 Операції з вантажами, які виконуються на шляху прямування

Для забезпечення безпеки прямування поїздів, схоронності вантажів і своєчасної доставки їх за призначенням на шляху прямування виконується комплекс комерційних операцій. Залежно від призначення і причин виникнення ці операції поділяються на два види: обов'язкові і додаткові. До обов'язкових належать:

- приймання і здача вагонів на технічних станціях;
- огляд поїздів і вагонів у комерційному відношенні;
- оформлення передачі вагонів із залізниці на залізницю;
- вентильовання ізотермічних вагонів;
- водопій живності;
- сортування дрібних відправок і контейнерів;
- перевірка положення негабаритних вантажів при передачі їх залізницями;
- перевантаження з вагонів однієї колії у вагони іншої, а також на інший вид транспорту;
- заадресування маршрутів у пунктах розпилення;
- охорона вантажу та ін.

До додаткових операцій на шляху прямування належать:

- перевантаження з одного вагона в інший внаслідок технічних або комерційних несправностей;
- перевірка і досилання вантажу;
- усунення комерційних несправностей;
- переадресування та ін.

Необхідність цих операцій виникає внаслідок порушення правил і умов перевезення, перевищення встановлених швидкостей при маневрах, неточності планування перевезень та ін.

Після прибуття поїздів на станцію розформування або зміни локомотивів машиніст передає оператору СТЦ або черговому по

станції натурний лист і перевізні документи в запечатаному пакеті. СТЦ приймає пакети за зовнішнім оглядом, перевіряючи цілісність линви і контрольного бланка. Оператор записує в книгу здачі документів (форма ГУ-48) номер поїзда, час приймання пакета і засвідчує це своїм підписом. Аналогічний запис робиться і в маршруті машиніста. При пошкодженні пакета, линви або контрольного бланка документи обов'язково зв'язують із натурним листом і перевіряють повноту і їх справність. Виявивши нестачі документів, складають акт загальної форми.

9.4 Забезпечення безпеки руху і збереження вантажів на шляху прямування

Комерційному огляду за існуючими Правилами перевезень вантажів повинен піддаватися кожен вагон, що прибув на станцію з інших станцій чи прийнятий від клієнтури, а також при передачі цих вагонів із залізниці на залізницю, на так званих міжзалізничних пунктах комерційного огляду (ПКО) поїздів.

Комерційний огляд поїздів включає такі основні операції:

- перевірку правильності навантаження і кріплення вантажів на відкритому рухомому складі. При цьому агенти комерційні (прийомоздавальники вантажу) перевіряють схему навантаження і кріплення вантажу, встановленої технічними умовами навантаження і кріплення. Ця перевірка спрямована на забезпечення безпеки руху поїздів, щоб уникнути розвалу вантажу на шляху прямування;

- огляд вагонів, тари й упакування вантажів на предмет їхньої схоронності, відсутності умов, що дозволяють здійснити доступ до вантажу (закриття люків і дверей вагонів, відсутність пошкоджень обшивання вагона, тари й упакування). Ця перевірка спрямована на забезпечення схоронності перевезеного вантажу і розмежування відповідальності залізниць за схоронність вантажу;

- перевірку наявності і стану запірно-пломбувальних пристроїв вагонів і контейнерів, а також приналежності пломб даному вагону.

9.5 Причини, що викликають комерційні браки і несхоронність вантажів

На станціях формування поїздів або зміни локомотивів, а також технічного огляду транзитних поїздів навантажени вагони перевіряють у комерційному відношенні. Поїзди, що прибувають, зустрічають агенти комерційні (приймальники поїздів), які після огляду за допомогою прикріплених робітників вживають заходів щодо усунення комерційних несправностей. Комерційною несправністю вважається такий стан вагона або вантажу, що може загрожувати безпеці руху поїздів або схоронності вантажів:

- пошкодження або відсутність пломб (ЗПП), якщо про неї є відмітка у вагонному листі;
- неясні відтиски на пломбах (якщо по них не можна встановити найменування станції);
- ознаки розкрадання або втрати вантажу, можливість доступу до нього через пошкодження кузова вагона, витікання вантажу з кузова критого вагона або котла цистерни (для темних нафтопродуктів дозволяється витікання не більше 60 крапель у хвилину);
- неправильно закриті люки піввагонів, незакриті борти або неправильно закріплені забори платформ, відкриті люки піввагонів і критих вагонів, якщо даний вантаж не дозволяється перевозити з відкритими люками;
- порушення Технічних умов навантаження і кріплення, розлад навантаження на відкритому рухомому складі (зсув і перекис вантажу, вихід його за межі лобового бруса більш ніж на 400 мм та ін.);
- відсутність або ушкодження кріплення вантажу (злам стійок, підкладок, прокладок, упорних і розпірних брусків, розриви і ослаблення розтяжок, обв'язок та ін.).

9.6 Порядок зміни договору перевезення (переадресування)

Переадресуванням називається зміна договору перевезень (станції початкового призначення вантажу). Вона може бути зроблена як із зміною, так і без зміни одержувача, як на шляху

проходження, так і на станції початкового призначення. Переадресування значно ускладнює роботу залізниць:

- виникає додатковий пробіг вагонів;
- зайві операції (відчеплення і причеплення вагонів до поїздів);
- оформлення документів;
- сповільнюється швидкість доставки вантажу;
- порушується план перевезень;
- зменшується рівень схоронності вантажів.

Переадресування оформляється за заявою відправника, одержувача або міністерства, відомства (взагалі вищої організації), до системи якого входить одержувач вантажу. У заяві повинні бути зазначені:

- номер вагона і накладної;
- найменування відправника і станції відправлення;
- станції і залізниці початкового призначення;
- початковий одержувач;
- станції і залізниці нового призначення;
- новий одержувач;
- причини переадресування;
- організація або посадова особа, якій довіряється оформити перевізні документи.

Крім того, у заяві повинно бути зазначено про згоду на приймання вантажу новим одержувачем, якщо він не входить до системи організації, що подала заяву про переадресування. Такої згоди не потрібно, якщо переадресування провадиться за заявою збутової організації в порядку регулювання постачання.

9.7 Перевантаження

Необхідність перевантаження і перевірки вантажів на шляху прямування – наслідок порушення правил навантаження, недбалого огляду вагонів у технічному і комерційному відношеннях, перевищення встановлених швидкостей співударяння рухомого складу при розпуску з гірок та ін. Перевантажують вантажі, як правило, тоді, якщо подальше проходження вагона загрожує безпеці руху і може призвести до втрати, псування або пошкодження вантажу, а виправити положення без розвантаження неможливо. При цьому станція

зобов'язана перевірити наявність вантажу відповідно до документів. Виявивши нестачі або псування вантажу, складають комерційний акт, про що робиться відмітка в накладній. Копію акта прикладають до накладної. Про несправність вагона складають, крім того, технічний акт.

При паперовій формі документообігу у накладній і дорожній відомості перекреслюється початковий номер вагона і над ним вписується новий. Виправлення завіряється підписом агента комерційного (прийомоздавальника вантажу) і штампелем станції. Вагонний лист складають новий, а початковий прикладають до першого примірника комерційного акта. Якщо останній не складали, початковий вагонний лист залишається на станції перевантаження і на ньому робиться відмітка про причину перевантаження і вказується номер вагона, у який перевантажений вантаж.

Перевантаження здійснюється на спеціально виділених коліях станції за правилами, установленими для переробки даного вантажу. При цьому потрібно стежити, щоб не ушкодити вантаж і розмістити його у вагоні відповідно до Технічних умов навантаження і кріплення. Під перевантаження звичайно подають вагони однотипні з тим, що перевантажується, однакової з ним вантажопідйомності і корисного обсягу кузова, щоб після перевантаження не було залишку і не виникла необхідність у досиланні вантажу.

Досиланням вважається частина вантажу, що не відправлений у вагоні з основною партією, перевезеною за однією накладною, і досилається за призначенням окремо. Причинами досилання можуть бути:

- неможливість завантажити в один вагон усієї партії вантажу через недостатню вантажопідйомність або місткість;
- навантаження в два або три вагони вантажу, що прямує за однією накладною;
- при перевантаженні з однієї колії на іншу;
- з одного виду транспорту на інший.

Досилання треба робити негайно по виявленні або одночасно з основною партією. На частину, що досилається, складають дорожню відомість, яка адресується начальнику станції призначення основного відправлення. У досильній дорожній відомості вказують, що вантаж – це залишок від

основного відправлення (номер її), а також станцію відправлення і призначення, адресу і найменування одержувача. По досильних дорожніх відомостях відправляють вантаж без документів, а також незатребувані і вантажі, що спрямовуються на склади реалізації. До документів на основне відправлення прикладають копію комерційного акта, що складають за необхідності досилання.

При виявленні на станції бездокументних вантажів також складають комерційний акт і вживають заходів для встановлення приналежності, після чого їх досилають за призначенням, при чому окремі місця – за дорожньою відомістю, а всю партію – за накладною і дорожньою відомістю. У цьому випадку в документах під найменуванням вантажу вказують підставу, на якій встановлена приналежність вантажу, залізницю, станцію, найменування і адреса одержувача. Відправником і одержувачем є відповідно начальники станцій відправлення і призначення.

9.8 Операції по прибуттю

Після прибуття вагонів перевізні документи при паперовому документообігу надходять у станційний технологічний центр (СТЦ), де накладаються календарні штампелі про прибуття. Накладні та дорожні відомості передаються у товарну контору, а вагонні листи – на під'їзну колію або на вантажний район, де буде розвантажуватись вагон.

Станція або ТехПД повідомляє одержувача вантажу про прибуття вантажу та оформляє його видачу. Одержувач вантажу повинен з'явитись на станцію для розкредитування документів.

Станція реєструє документи у Книзі прибуття вантажу, порядкові номери з книги проставляють у верхній частині дорожньої відомості, товарний касир перевіряє правильність розрахунків і стягнення плати за перевезення і додаткових зборів. Якщо виникли додаткові суми, то їх сплачує одержувач вантажу, якщо немає централізованого розрахунку, то платежі у товарну касу вносять за квитанцією різних зборів.

Для одержання вантажу одержувач повинен подати разове або постійне доручення та паспорт. Для підтвердження

одержання вантажу одержувач розписується у дорожній відомості.

Товарний касир (агент комерційний) проставляє календарні штампелі, видає накладну. При обслуговуванні автопідприємствами власники вантажу видають їм доручення на розкредитування документів та отримання вантажу. При централізованих розрахунках у графі “стягнено” товарний касир (агент комерційний) ставить штампель “Централізований розрахунок”. За добу станції складають фінансовий звіт, додають дорожні відомості, пересилають у ТехПД для подальшої обробки. З урахуванням введення електронного документообігу у внутрішньому сполученні процедури по прибуттю вагонів та одержанні вантажу дещо спрощені.

Список літератури

1 Статут залізниць України [Текст] : Нормат.-правовий акт : затвер. Кабміном України 06 квітня 1998 р. № 457. – К.: Транспорт України, 1998. – 84 с.

2 Практичні рекомендації щодо складання технологічного процесу роботи вантажної станції [Текст]. – К.: Укрзалізниця, 2011. - 256 с.

3 Правила перевезення вантажів залізничним транспортом України (із змінами та доповненнями) [Текст]. – К.: Укрзалізниця, 2004. – Ч. 1. – 432 с.

4 Котенко, А.М. Управління вантажною і комерційною роботою на залізничному транспорті [Текст]: підручник / А.М. Котенко. - 2-е вид. - Харків: ПП вид-во "Нове слово", 2003. - Ч. 1. – 408 с.

5 Мірошніков, А.М. Перехід на нову технологію електронного документообігу у внутрішньому вантажному сполученні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>.

6 Аветикян, М.А. Магистральные железные дороги – основа индустриализации транспортного процесса [Текст] // Железнодорожный транспорт. – 2003. – № 1. – С. 67-74.

7 Левин, Д.Ю. Инновационные информационные технологии в управлении перевозочным процессом [Текст] / Д.Ю. Левин, А.М. Аветикян //Железнодорожный транспорт. – 2009. – № 10. – С. 36-39.

8 Иващук, В. Конкурентный сервис на железнодорожном транспорте Украины [Текст] / В. Иващук // Альманах международного экспедитора. – 2007. – № 1. – С. 187-191.

9 Запара, В.М. Вплив безпаперових технологій при вантажних перевезеннях на взаємодію учасників перевізного процесу [Текст] / В.М. Запара // Зб. наук. праць Укр. держ. акад. залізнич. трансп. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. – Вип. 124. – С. 45-58.

10 BPMN 2.0 Specification [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www/URL:http://www.omg.org/spec/BPMN/2.0/PDF/](http://www.omg.org/spec/BPMN/2.0/PDF/).

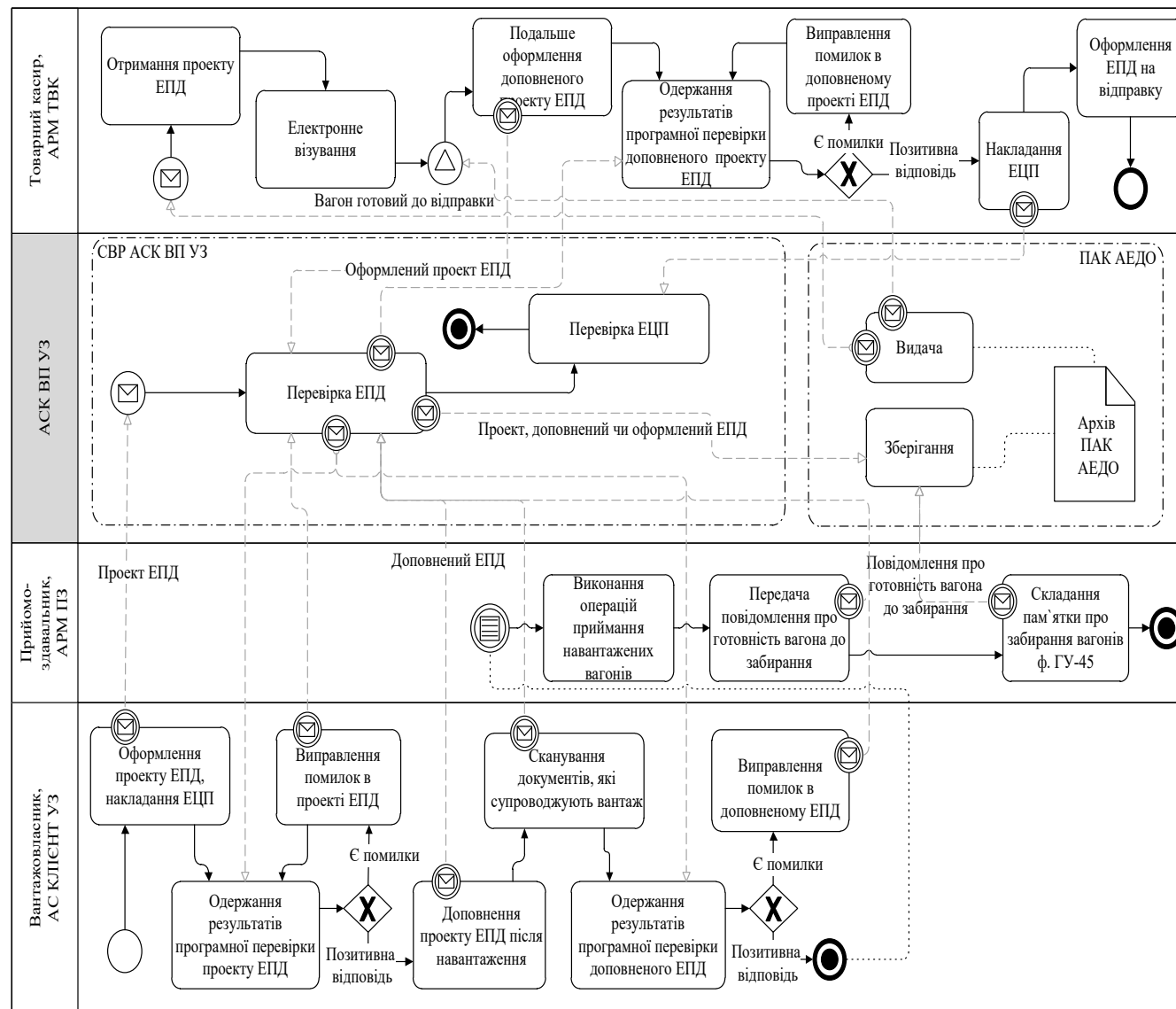


Рисунок 6.1 – Модель процесу оформлення ЕПД