

**ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Кафедра управління вантажною і комерційною роботою**

**КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ  
НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

***Конспект лекцій***

**Частина 2**

**Харків - 2014**

Комерційна експлуатація на залізничному транспорті:  
Конспект лекцій / О.В. Лаврухін, В.М. Запара, А.Л. Обухова,  
Я.В.Запара. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – Ч. 2.– 64 с.

Даний конспект лекцій розкриває тему «Комерційна експлуатація на залізничному транспорті». Розглянуто основні поняття договірної та комерційної роботи на залізничному транспорті. Подано форми комерційної звітності, що ведеться на станції. Наведені правила і умови перевезення різних вантажів та правила розміщення та кріплення вантажів у вагонах і контейнерах. Даний конспект лекцій може використовуватися як допоміжний матеріал при проведенні лекційних та практичних занять з дисципліни «Комерційна експлуатація на залізничному транспорті», відбіркових тем з дисциплін «Вантажні перевезення» та «Транспортно-експедиторська діяльність», а також як 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. 5, бібліогр.: 16 назв.

Конспект лекцій розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною та комерційною роботою 11 березня 2014 р., протокол № 12.

Рецензент

проф. О.М. Огар

## КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Конспект лекцій

Частина 2

Відповідальний за випуск Обухова А.Л.

Редактор Решетилова В.В.

---

Підписано до друку 14.04.14 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 3,0. Тираж 25. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,  
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха, 7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

## Зміст

Перелік скорочених термінів, які вживаються у тексті.....	5
Вступ.....	6
10 Організація роботи із збільшення доходних надходжень від вантажних перевезень.....	7
11 Договірна робота з експедиторськими організаціями. Комерційна робота вантажних станцій, що взаємодіють із морськими та річковими портами.....	11
11.1 Договірна робота з експедиторськими організаціями.....	11
11.2 Комерційна робота вантажних станцій, що взаємодіють із морськими та річковими портами.....	14
12 Пункти комерційного огляду. Комерційні браки.....	16
12.1 Пункти комерційного огляду. Сучасні можливості виявлення комерційних несправностей.....	16
12.2 Комерційні браки. Способи їх усунення.....	19
13 Передача і реалізація вантажів стороннім організаціям. Комерційна станційна звітність.....	22
13.1 Правила реалізації вантажів.....	22
13.2 Ведення станційної комерційної звітності.....	25
13.2.1 Основні положення про вихідні комерційні документи та звітність.....	25
13.2.2 Звіт про вантажі, прийняті до відправлення та завантажені у вагони.....	26
13.2.3 Супровідна відомість на видані вантажі.....	27
13.2.4 Облік навантаження і розвантаження.....	28
14 Правила і умови перевезення різних вантажів. Правила розміщення та кріплення вантажів у вагонах і контейнерах... .....	29
14.1 Загальні умови перевезення різних видів вантажів....	29
14.2 Правила розміщення та кріплення вантажів у вагонах і контейнерах.....	36
15 Перевезення на особливих умовах.....	38
15.1 Вантажі, що перевозяться на особливих умовах.....	38

15.2 Негабаритні вантажі та вантажі, що перевозяться на транспортерах. Класифікація та загальні умови перевезення...	39
16 Особливості виконання комерційних операцій при організації перевезення швидкопсувних вантажів та живності.....	45
16.1 Виконання комерційних операцій при організації перевезення швидкопсувних вантажів.....	45
16.2 Виконання комерційних операцій при організації перевезення живності.....	49
17 Взаємні обов'язки і відповідальність залізниць, відправників та одержувачів вантажів. Види та форми відповідальності по перевезеннях.....	52
18 Розслідування незбережених перевезень і розшук вантажів. Організація контрольно-ревізійної роботи.....	57
18.1 Розслідування несхоронності перевезення вантажів...	57
18.2 Організація контрольно-ревізійної роботи.....	59
Список літератури.....	63

## **ПЕРЕЛІК СКОРОЧЕНИХ ТЕРМІНІВ, ЯКІ ВЖИВАЮТЬСЯ У ТЕКСТІ**

**ТехЦД** – технологічний центр з обробки перевізних документів;

**УТЛЦ** – український транспортно-логістичний центр;

**ЄТП** – єдиний технологічний процес;

**СТЦ** – станційний технологічний центр;

**ПКО** – пункт комерційного огляду вагонів і поїздів;

**ПТО** – пункт технічного огляду;

**ЗПП** – запірно-пломбувальний пристрій;

**ТРА** – техніко-розпорядчий акт;

**АРМ ПКО** – автоматизоване робоче місце прийомоздавальника;

**АРМ КВР** – автоматизована підсистема аналізу та контролю роботи ваг;

**АСК ЦВР** – автоматизована система відеоконтролю за вантажем і технічною справністю вагонів;

**ШПВ** – швидкопсувні вантажі;

**РІСЦ** – Регіональний інформаційно-статистичний центр;

**ЦІС** – Головне управління інформатики та статистики Укрзалізниці;

**СМГС** – Соглашение о международном грузовом сообщении;

**Правила РКГВК** - «Правила размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах»;

**ЦТ** – центр тяжіння;

**Інструкція № 1026** – «Інструкція з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України».

## ВСТУП

Ефективне функціонування транспорту є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України.

Ринок вантажних перевезень представлений перевезеннями вантажів у внутрішньому та міжнародному (експорт, імпорт, транзит) сполученнях та наданням послуг, пов'язаних з цими перевезеннями. У структурі вантажоперевезень питома вага обсягів перевезень транспортним комплексом країни у внутрішньому сполученні становить 61 %, транзит- 9 %, імпорт – 7 %, експорт – 23 %. У товарній структурі вантажоперевезень основну частку (40 %) становить продукція гірничо-металургійного комплексу, енергетичні вантажі – 18 %, мінерально-будівельні – 13 %.

Українські залізниці є основною ланкою транспортної інфраструктури держави, які виконують 72 % перевезень вантажів. Міжгалузеві відносини породжують дуже важливу форму діяльності залізниць – комерційну роботу. В теперішній час з розвитком ринкових відносин комерційна діяльність набула першорядного значення.

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 особливості 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.

## **10 Організація роботи із збільшення доходних надходжень від вантажних перевезень**

На сьогодні українська мережа залізниць є однією з найбільш розвинутих серед європейських країн. Експлуатаційна довжина магістральних колій залізниць складає 22 тис. км, в т.ч. протяжність міжнародних транспортних коридорів по Україні – 3,2 тис. км. Понад 45 % магістральних колій електрифіковано. За довжиною залізничних колій Україна посідає четверте місце в Європі і тринадцяте – у світі. Серед видів транспорту України залізничний є незаперечним лідером у вантажних перевезеннях. Доходи від звичайної діяльності залізничного транспорту країни перевищують 50 млрд грн.

Укрзалізниця як найбільший роботодавець у державі (340 тис. працівників) для багатьох регіонів є містоутворюючим підприємством. Щорічна сплата Укрзалізницею обов'язкових платежів до Державного бюджету та державних цільових фондів складає 12-13 млрд грн.

На даний час українські залізниці в основному задовольняють потреби суспільного виробництва в перевезеннях. Проте, стан виробничо-технічної бази залізниць і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідає зростаючим вимогам суспільства та європейським стандартам якості транспортних послуг, що вже найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

Світова фінансово-економічна криза 2008-2009 рр. викликала спад виробництва промислової продукції в Україні на 15 %, що у свою чергу призвело до падіння обсягів вантажних перевезень у 2009 р. у порівнянні з 2007 р. на 24 %, вантажообіг скоротився на 26 %.

На сьогодні у сфері тарифоутворення на вантажні залізничні перевезення існує економічний парадокс: з одного боку, вантажні тарифи зростають за рахунок дерегульованої вагонної складової на приватний рухомий склад, а з іншого – держава жорстко регулює тарифи на інфраструктуру та інвентарний рухомий склад залізниць.

Останніми роками політика уряду спрямована на стримування рівня індексації тарифів на послуги залізниць з метою зменшення навантаження на національну економіку. В даний час стримування тарифів знижує і без того низьку рентабельність інфраструктури і локомотивного господарства і збільшує рентабельність власників приватних вагонів. Такий дисбаланс вкрай негативно впливає на роботу залізничного транспорту.

Відсутність чіткого порядку встановлення та зміни вантажних тарифів призводить до негативних фінансових наслідків, пов'язаних з несвоєчасною їх індексацією, яка повинна проводитись у зв'язку із зростанням цін виробників промислової продукції, що використовується залізницями для забезпечення перевізного процесу.

Як правило, індексація тарифів здійснюється, коли рівень доходів залізничного транспорту знижується до критичної позначки, за яких не забезпечується навіть самоокупність залізниць. Відповідальні органи центральної виконавчої влади в процесі регулювання тарифів часто користуються не економічною доцільністю, а виходять з політичних або інших кон'юнктурних міркувань. В результаті рівень вантажних тарифів підвищується «стрибкоподібно», що негативно відображається як на фінансовому стані залізниць, так і користувачів транспортних послуг.

Після різкого збільшення тарифів (мало місце у 2008 р.) відбувається їх «заморожування» на тривалий період, в результаті чого у залізниць настає період значного погіршення фінансово-економічної ситуації, що негативно впливає на їх матеріально-технічний стан і знову потребує значного збільшення тарифів.

Таким чином, на сучасному етапі економічного розвитку залізниці України як суб'єкти міжнародної, міжгалузевої та внутрішньогалузевої конкуренції прагнуть збільшити обсяги вантажних перевезень та отримати якомога більші доходи. Зростання обсягів вантажних перевезень сприяє зниженню собівартості перевезення 1 т вантажу, що призводить до покращення кінцевих фінансових результатів. Але нарощування



обсягів вантажних перевезень обмежується наявними провізними спроможностями.

Збільшення доходних надходжень від вантажних перевезень є запорукою фінансової стабільності галузі. Відомо, що на теперішній час через збитковість пасажирських перевезень лише за рахунок вантажних перевезень досягається певна рентабельність роботи галузі. Комерційні працівники залізниць докладають багато зусиль для виконання залізницями завдань щодо виручки від вантажних перевезень.

Отримання виручки від вантажних перевезень по Укрзалізниці за 2012 р. становило 39 510 834 тис. грн (для порівняння – за 2008 р. (передкризовий рік) виручка склала 27 843 545 тис. грн), збільшення до 2008 р. склало 41,9 %.

У 2013 р. отримано найбільший показник експорту за останні 17 років – близько 150 млн т вантажів, перевезених залізничним транспортом України. У 2012 р. цей показник склав 141 млн т. Однак загалом у 2013 році залізниці України перевезли 441,9 млн т вантажів, що менше 2012 р. на 3,4 %. Середньомісячна заробітна плата у залізничній галузі зросла проти 2012 р. на 7 %, або на 241,5 грн і склала 4000,7 грн.

Обсяг транзитних перевезень зменшився проти минулого року на 20 % та склав 33,5 млн т, імпорتنі перевезення – на рівні 2012 р., внутрішні перевезення незначно зменшились (до 5 %). В результаті спаду обсягів перевезення лише Донецька залізниця недоотримала майже 600 млн грн доходних надходжень, а для залізниці це більше, ніж двомісячний фонд оплати праці. Вказане становище значно погіршує фінансовий стан державного підприємства і загрожує його фінансовій стабільності.

Із загальних надходжень коштів за перевезення вантажів найбільш вагомими є **тарифні надходження**, які становлять до 90 % загальної суми (35 981 829 тис. грн у 2012 р.). Крім того є і **нетарифні надходження**: додаткові збори, доходні надходження від експортно-імпортних операцій, збори за вільними тарифами, доходи станцій за додаткові послуги, штрафи, плата за користування вагонами.

Нетарифні надходження у 2008 р. склали 3 641 765 тис. грн, а в 2012 – 3 529 005 тис. грн, в т.ч. додаткові збори і договірні тарифи – 2 879 484 тис. грн, плата за

користування вагонами – 649 521 тис. грн (тобто сума за останні роки суттєво не змінилась).

Сума нетарифних надходжень, віднесених на одну вантажну операцію, за останні роки також суттєво не змінилась. У 2008 р. вона становила 282,1 грн, у 2012 – 299 грн, коли за рік було виконано 11,8 млн вантажних операцій з вагонами.

Важливим у комерційній роботі залізниць є недопущення дебіторської заборгованості за перевезення вантажів. Рівень розвитку інформаційних технологій на залізничному транспорті дозволяє оперативно (в режимі «он-лайн») відслідковувати наявність коштів на особовому рахунку клієнта в ТехПД. Комерційними працівниками станцій проводиться активна робота для залучення коштів у рахунок майбутніх перевезень.

Середньодобовий показник кредиту за 12 місяців 2008 р. становив 565724,9 тис. грн проти 483016,3 тис. грн за 2007 р. За 2013 р. цей показник перевищив 600 млн грн.

Залізницям встановлюється завдання по щодобовому рівню кредитового сальдо. Запас використання кредитового сальдо по Укрзалізниці перевищує 10 діб (по залізницях – від 8 до 12 і більше діб).

Постійно проводиться робота з удосконалення організації комерційної роботи на залізницях та умов перевезень вантажів, приділяється значна увага, в першу чергу, удосконаленню нормативно-правової бази, що регулює умови перевезення вантажів залізничним транспортом у внутрішньому та міжнародному сполученнях, яка в цілому направлена на покращення іміджу залізниць, спрощення роботи з клієнтами.

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. Всі ці заходи, в т.ч. інноваційного характеру, є запорукою залучення до перевезення додаткових обсягів вантажів.

План заходів Укрзалізниці на 2013-2014 рр. з реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. передбачає впровадження системи

мотивації персоналу, що дасть можливість підвищити зацікавленість трудових колективів у зростанні ефективності виробничої діяльності та раціональному використанні матеріальних, енергетичних і трудових ресурсів.

## **11 Договірна робота з експедиторськими організаціями. Комерційна робота вантажних станцій, що взаємодіють із морськими та річковими портами**

### **11.1 Договірна робота з експедиторськими організаціями**

В теперішній час експедитори організують дві третини перевезень вантажів у світі, під час яких вони виконують усі необхідні для організації перевезення операції. Відбулися суттєві зміни в експедиторському обслуговуванні, особливо в країнах з колишньою плановою економікою. Згідно з даними Міжнародної федерації експедиторських асоціацій (FIATA), на сьогодні 75-80 % відправлень генеральних і контейнеризованих зовнішньоторговельних вантажів оформляється не вантажовласниками (клієнтами), а за їх дорученням експедиторськими підприємствами.

В усьому світі спостерігається зміна вимог до кваліфікації сучасного експедитора, яка вимагає від фахівця уміння сконструювати оптимальну логістичну схему доставки вантажу від виробника до споживача, товару – від продавця до покупця за участю декількох видів транспорту, зазвичай з використанням спеціальних експедиторських документів.

За останні роки значно зросла кількість експедиторських організацій, які безпосередньо співпрацюють з залізницями (майже 600), їх напруження перевищують 40% від загальних платежів за вантажні перевезення. Найбільша кількість організацій налічується на Донецькій (138) та Придніпровській (118) залізницях, де питома вага напруження експедиторських організацій в загальних нарахуваннях залізниць складає 50-60%. Залізницям вигідно співпрацювати з експедиторами, адже вони замикають на себе значну кількість клієнтів, зменшуючи інформаційне та інше навантаження на залізниці при роботі з

клієнтурою. З залізницями експедитори співпрацюють за діючими тарифами та ставками (без знижок), як і звичайні клієнти.

За останні роки значна частина користувачів транспортних послуг залізничного транспорту перейшли на обслуговування експедиторськими організаціями. Цьому сприяли суб'єктивні фактори, а саме:

- громіздкість порядку надання планів перевезення, виділення рухомого складу та виконання розрахунків;
- відсутність у вантажовласників кваліфікованих фахівців з організації залізничних перевезень;
- незадовільне забезпечення користувачів нормативно-правовою документацією з питань вантажних перевезень.

На залізницях відсутні центри обслуговування клієнтури, які б надавали весь комплекс послуг, враховуючи інформаційне стеження за доставкою вантажів у пункти призначення тощо.

Така ситуація має як позитивні, так і негативні наслідки для транспортного ринку України. До **позитивних** можна віднести підвищення рівня транспортного обслуговування завдяки організаційним, технічним, фінансовим і кадровим можливостям експедиторів, для яких надання транспортно-експедиторських послуг є основним видом діяльності. До **негативних** – збільшення транспортних витрат для користувачів на величину плати експедитору.

Є певні особливості в експедируванні транзитних вантажів, які перевозяться залізницями України. Через специфіку розрахунків (зазвичай, в іноземній валюті) експедитори співпрацюють безпосередньо з Укрзалізницею. Щорічно Укрзалізницею укладається 120-125 договорів з експедиторами (як правило, 10-15 – нерезиденти України) з наведенням необхідної інформації користувачам послуг експедиторів на офіційному сайті Укрзалізниці.

З метою підвищення конкурентоспроможності залізниць України на ринку міжнародних транспортних послуг і ефективності роботи залізничного транспорту при транспортуванні транзитних вантажів, захисту економічної конкуренції та забезпечення прозорості і доступності тарифів експедиторам надаються знижки до базових тарифів. Комісія з

реалізації тарифної політики Укрзалізниці на перевезення вантажів залізницями України проводить засідання щомісячно, де розглядає пропозиції щодо збереження обсягу транзитних перевезень, залучення додаткового вагонопотоку шляхом встановлення конкурентних тарифів разом з іншими учасниками цих перевезень – іншими залізничними адміністраціями, морськими портами, експедиторами.

Крім експедиторських організацій розвивають сферу транспортно-експедиторських послуг і перевізники. Так, наприклад, Укрзалізниця пропонує клієнтам цілий комплекс транспортно-експедиторських послуг, пов'язаних з організацією вантажних перевезень.

Активним учасником транспортно-експедиторського ринку України став недавно створений Український транспортно-логістичний центр (УТЛЦ). Центр за принципом «єдиного вікна» концентрує надання послуг з організації перевезень і забезпечує експлуатацію рухомого складу. Кількість його послуг постійно зростає. У 2012 р. ним було укладено 853 договори на організацію перевезень. У 2013 р. заплановано укласти більше однієї тисячі. В перспективі всю договірну роботу і всі послуги, які клієнт отримує від залізниць, центр планує сконцентрувати в себе. Клієнт матиме до центру віддалений доступ. Відтак зможе укласти договір, не виходячи зі свого офісу, скориставшись електронною системою планування перевезення, оформлюючи перевізні документи на відправлення вантажу з будь-якої залізничної станції. В центрі акумулюється вся інформація про дислокацію, переміщення вагонів, про кількість заявок і необхідність їх забезпечення.

Одне із завдань, що стоїть перед ним, — повністю реалізувати концепцію віртуального офісу, коли клієнт зможе отримувати через Інтернет усі послуги з перевезень. Реалізувавши єдиний договір, який забезпечував би отримання послуг як від інфраструктури, так і від операторської компанії, УТЛЦ підійшов до процедури централізованого проведення через нього розрахунків. Після створення акціонерного товариства при ньому буде створений єдиний розрахунковий центр.

УТЛЦ розвиває свою діяльність і за кордоном. Уже створено його представництво в Російській Федерації, яке

відстоює українські інтереси на російському ринку і ринку країн СНД. Там разом з російськими власниками рухомого складу напрацьовують моделі спільного використання вантажних вагонів. Планується відкриття представництв і в інших країнах, взаємодія з їх операторськими і експедиторськими компаніями.

## **11.2 Комерційна робота вантажних станцій, що взаємодіють із морськими та річковими портами**

Взаємовідносини між вантажною станцією і примикаючим морським або річковим портом регламентується Статутом залізниць України [7] і Правилами перевезення вантажів [1].

Взаємодія станції з морським (річковим) портом виконується [10] на основі Єдиного технологічного процесу (ЄТП) роботи станції і порту та договору між залізницею і морським (річковим) портом про обробку вагонів із вантажами, складеними та затвердженими відповідно до вимог розділу 12 Правил перевезення вантажів (Правила обслуговування залізничних під'їзних колій) [1].

В ЄТП визначається організація виконання операцій перевантаження вантажів з одного виду транспорту на інший, схема механізації і порядок проведення перевалки вантажів, умови подачі та забирання вагонів на вантажні пункти і суден до причалів порту, нормативи на виконання операцій з вагонами і суднами тощо. Технологічні схеми виконання операцій з перевантаження складаються для кожного вантажного фронту і причалу порту, де проводиться вивантаження залізничних вагонів.

Для визначення робочого парку вагонів на станції та в порту з урахуванням забезпечення їх нормальної роботи аналізують діяльність конкретних об'єктів за даними фактичного виконання вантажних операцій відповідно до безперервного плану-графіка, станційної і портової звітності. При цьому в основу розрахунків повинна бути закладена передова технологія та ефективне використання технічних засобів.

Перевалку вантажів, а також навантаження організовують на підставі договору, у якому передбачають:

- порядок взаємної інформації про підхід вагонів і суден, спільного змінно-добового планування роботи станції і порту;
- оптимальну систему обробки суден за єдиним технологічним процесом (при його наявності), що забезпечує мінімальну витрату часу на їх обробку та прискорення доставки вантажів одержувачам;
- максимально можливу перевалку вантажів за прямим варіантом із суден у вагони і з вагонів у судна, склади, з дотриманням при цьому встановлених норм простою вагонів і недопущенням простою вагонів в очікуванні суден;
- раціональний порядок маневрового обслуговування порту за подачею, розміщенням та забиранням вагонів;
- коопероване використання наявних у порту і на станції транспортних засобів, вантажних механізмів, складських пристроїв, особливо в міжнавігаційний період;
- максимальне охоплення навантаження маршрутизацією та вибір найбільш ефективних способів навантаження;
- організацію вивантаження залізничних маршрутів на вантажних фронтах порту в терміни, які не перевищують установлені норми часу на вантажні операції;
- створення умов підвищення продуктивності праці, організації єдиних комплексних змін, поліпшення використання перевізних засобів і скорочення транспортних витрат на підставі впровадження передових методів праці і прогресивних норм обробки вагонів та суден;
- забезпечення безпеки руху та вимог охорони праці при виконанні маневрових робіт і проведенні вантажних робіт.

Передача вантажів із водного на залізничний транспорт та в зворотному порядку оформляється відповідно до Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні передавальними відомостями встановленої форми.

Передавальні відомості складаються у чотирьох примірниках по два примірники для водного і залізничного транспорту стороною, що здає вантаж, з дотриманням порядкової нумерації з початку року.

Порядок передачі перевізних документів із станції в порт та з порту на станцію повинен виключати затримки з виконання вантажних робіт, проведення комерційних операцій з передачею

вантажів та відправлення поїздів. Для прискорення оформлення перевізних документів у необхідних випадках на території порту відкривають філію товарної контори станції.

Для виконання завдань, передбачених технологією, Станційний технологічний центр (СТЦ) оснащується:

- прямим телефонним зв'язком;
- зв'язком для обміну інформацією із дирекцією залізниці про час підходу та призначення вагонів і вантажів у поїздах;
- стаціонарними та переносними радіоустановками для зв'язку операторів, що знаходяться на коліях станції, з СТЦ;
- пневмопоштою для пересилання документів;
- ПЕОМ для виконання технологічних операцій;
- меблями та іншим устаткуванням.

## **12 Пункти комерційного огляду. Комерційні браки**

### **12.1 Пункти комерційного огляду. Сучасні можливості виявлення комерційних несправностей**

Комерційний огляд поїздів здійснюється на пункті комерційного огляду (ПКО), які розташовуються на залізницях таким чином, щоб був забезпечений огляд усіх поїздів, що надходять на залізницю і відправляються з неї, а також при перевезенні вантажів в межах однієї залізниці.

Комерційною несправністю вважається такий стан вагона або вантажу, який може загрожувати безпеці руху або схоронності вантажу.

Пункти комерційного огляду за своїм розташуванням поділяються на [11]:

а) *внутрішні* – забезпечують комерційний огляд поїздів в межах однієї залізниці;

б) *міжзалізничні* – розташовані на стиках залізниць або перед стиковими станціями, на яких провадиться комерційний огляд поїздів, які передаються між суміжними залізницями України;

в) *міждержавні* – розташовані на прикордонних передавальних станціях і забезпечують комерційний огляд поїздів міждержавного сполучення.



Робота ПКО організовується згідно з технологічним процесом [12], який розробляє начальник станції та затверджує начальник дирекції залізничних перевезень. Технологічний процес роботи ПКО повинен передбачати якісний огляд вагонів і контейнерів у комерційному відношенні, а також своєчасне усунення комерційних несправностей.

ПКО перебуває у віданні начальника станції. Керівництво роботою ПКО здійснює бригадир, підпорядкований начальнику станції або його заступнику.

Огляд у комерційному відношенні вагонів і контейнерів у складі транзитних поїздів, які проходять станцію без переробки, здійснюється один раз після прибуття, протягом часу, встановленого технологічним процесом станції, разом з технічним обслуговуванням вагонів і контейнерів та забезпеченням безпеки праці працівників, які проводять огляд.

Огляд вагонів у поїздах з переробкою, а також залишених поїздів провадиться після прибуття та перед їх відправленням. Поїзди свого формування оглядаються в комерційному відношенні перед відправленням.

Кількість груп працівників, які одночасно здійснюють комерційний огляд поїзда, норми часу на виконання операцій комерційного огляду, встановлюються начальником станції і зазначаються у технологічному процесі роботи ПКО.

В огляді вагонів (контейнерів) з вантажами, що супроводжуються воєнізованою охороною залізниці, разом з працівниками ПКО беруть участь працівники воєнізованої охорони з розписом у книзі ГУ-98 працівників, що здійснювали огляд.

Поїзд перевіряється одночасно з двох боків оглядом кожного вагона:

- під час руху поїзда у вхідній горловині або з оглядової вежі;
- з використанням засобів відеонагляду;
- після зупинки поїзда та його огороження.

Про виявлені порушення умов навантаження і кріплення вантажів, розладнання навантаження працівники, що оглядають поїзд, повідомляють по радіо чи телефону старшого зміни, який

вживає заходів щодо усунення несправностей, які зазначено у технологічному процесі роботи ПКО.

У технологічному процесі роботи ПКО зазначається порядок пломбування вагонів (контейнерів), виявлених без пломб або з несправними пломбами (ЗПП), з вантажами, що повинні перевозитися за пломбами (ЗПП).

Результати комерційного огляду поїздів повідомляються черговому по станції або станційному (маневровому) диспетчеру і реєструються у Книзі реєстрації комерційних несправностей форми ГУ-98.

Проходить активний процес впровадження інформаційних технологій в комерційній роботі. Наприклад, на всіх восьми ПКО вагонів та поїздів Південної залізниці в промислову експлуатацію введено автоматизоване робоче місце ПКО (АРМ ПКО) прийомоздавальників.

Передусім слід зазначити, що цифрові технології вивели спеціалістів ПКО з небезпечної зони. Відтепер уже в минулому той час, коли прийомоздавальник брав до рук натурний лист поїзда і йшов здійснювати комерційний огляд вантажу, технічний стан рухомого складу, звіряти відповідність номерів вагонів. Ця ділянка роботи була доволі складною. Скажімо, спеціалісту, щоб пересвідчитися у відсутності чи наявності комерційного браку, доводилося ретельно обстежувати кожен вагон. Особливо важко було працювати за складних погодних умов. Нині ж цю та іншу роботу виконують на основі цифрових технологій і достеменно відображають стан справ на моніторах АРМ ПКО. Це логічне завершення поетапного (розпочато ще в 2006 р.) впровадження на ПКО Південної залізниці цілої низки інформаційних технологій. Серед них – системи відеоспостереження за станом вантажів і вагонів та динамічних тензометричних ваг. Все це дало поштовх до створення АРМ КВР і автоматизованої системи відеоконтролю за вантажем і технічною справністю вагонів (АСК ЦВР) під час руху. Коли поїзд прибуває на станцію, його подають на спеціально виділену колію, де встановлені динамічні тензометричні ваги з відеокамерами. Кожен вагон зважують на ходу і обстежують за допомогою відеокамер. Вся інформація, в тому числі й щодо номерів вагонів, не лише відображається на моніторах, а й архівується, щоб у разі виникнення спірних питань

з вантажовідправником чи одержувачем виконувати роль «третейського судді».

Тривалий час створена система працювала в дослідному режимі на станції Основа. Нині цим програмним забезпеченням обладнуються всі ПКО Укрзалізниці. Комерційні працівники виграли в часі, оформлюючи технологічну документацію. Наприклад, за рахунок введення в дію АРМ ПКО та АРМ КРВ на станціях Південної залізниці тривалість оформлення документації зменшилася на 30 хв: за допомогою АРМ ПКО здійснюється автоматизоване оформлення станційної комерційної звітності, ведення книги реєстрування комерційних несправностей форми ГУ-98 і звіту за формою КНО-5 та інших документів. Під час комерційного огляду працівник має змогу отримати інформацію про вагон з електронного перевізного документа, а також з тексту акта ГУ-23.

## **12.2 Комерційні браки. Способи їх усунення**

Комерційні несправності (браки), як правило, усуваються без відчеплення вагонів від поїзда. Це стосується в першу чергу таких порушень:

- ослаблення ув'язок, якими закріплено вантаж;
- відсутність або поломка коротких стояків, якими закріплюються борти завантажених платформ;
- відсутність, поломка або ослаблення кріплення упорних, розпирних брусків, клинків;
- відкриті двері та люки піввагонів, критих, ізотермічних вагонів;
- відкриті борти завантажених платформ, якщо це не передбачено умовами перевезення;
- відсутність закруток на дверях порожніх ізотермічних та критих вагонів, завантажених вантажами, що перевозяться без пломб (ЗПП);
- відкриті наливні, зливні люки цистерн та спеціальних вагонів;
- не зняті після вивантаження одноразові реквізити кріплення;

- не закриті запори і закидки платформ та люків напіввагонів.

Комерційні несправності, пов'язані з технічними несправностями вагона (контейнера), усуваються після приведення вагона (контейнера) у технічно справний стан. До таких несправностей належать:

- відсутність або несправність запірних пристроїв дверей, бортів, люків, яка не дозволяє їх закрити або утримувати в закритому стані;

- проломи стін, даху, підлоги вагонів (контейнерів), внаслідок чого можливі втрати, псування, пошкодження вантажу;

- несправність нижніх зливних пристроїв цистерн, розвантажувальних пристроїв спеціальних вагонів, яка є причиною витікання (висипання) вантажу.

У разі неможливості припинити витікання (висипання) вантажу засобами ПКО працівники пункту технічного огляду (ПТО) повинні вжити заходів щодо усунення несправності вагона. Якщо усунення без відчеплення неможливе, вагон за заявкою і розміткою ПТО подається на спеціально обладнану колію, яка визначена техніко-розпорядчим актом (ТРА) станції та в технологічному процесі роботи ПКО, про що зазначається у книзі ГУ-98 [13].

Про вагони з комерційними несправностями, що призводять до втрати, псування отруйних, вибухових речовин, зріджених газів та інших вантажів, які можуть спричинити забруднення навколишнього середовища, отруєння людей, пошкодження обладнання та споруд, працівники ПКО негайно повідомляють керівника зміни, воєнізовану охорону та органи внутрішніх справ і вживають заходів з охорони цих вантажів до прибуття охорони, керуючись при цьому Правилами безпеки та порядком ліквідації аварійних ситуацій з небезпечними вантажами [14].

На станціях із значним обсягом роботи з усунення комерційних несправностей за наказом начальника залізниці організовуються спеціальні механізовані пункти, технологія роботи яких ув'язується з технологією роботи ПКО і станції.

Усунення комерційних несправностей у вагонах з автотракторною технікою, пов'язаних з пошкодженням вікон

кабін, здійснюється після перевірки наявності інструменту, запасних частин згідно з описом. У разі відсутності опису в акті загальної форми зазначаються наявні інструменти та запчастини. Розбиті вікна закриваються фанерою або картоном, а двері кабін пломбуються пломбами станції.

У разі виявлення за показаннями динамічних ваг на шляху перевезення випадків перевантаження вагонів понад їх вантажопідйомність, вагони відчіпляються для перевірки маси на вагонних вагах для статичного зважування. У разі підтвердження перевантаження залишок вантажу вивантажується.

У разі неможливості усунення комерційної несправності, яка не загрожує безпеці руху, на станції, де її виявлено, вагон з такою несправністю за розпорядженням комерційної служби залізниці направляється на найближчу станцію, на якій є така можливість, або передається для вивантаження і зберігання вантажу підприємству, яке має таку можливість.

У подальшому цей вантаж відвантажується і відправляється за призначенням. Якщо подальше перевезення вантажу неможливе, то він реалізується за дозволом комерційної служби.

Оформлення результатів перевірки наявності та стану вантажу під час усунення комерційної несправності здійснюється згідно з Правилами комерційного огляду.

Отже, від чіткої організації комерційного огляду вагонів, в т.ч. від роботи ПКО в значній мірі залежить швидкість та якість залізничних перевезень (виконання термінів доставки). Щорічно залізницями України виконується перевезення більше 600 тис. відправлень. У 2012 р. виявлено вагонів з комерційними несправностями 62 625, тобто кожне десяте відправлення мало комерційну несправність. Майже 40 % всіх комерційних несправностей виявлено ПКО на Одеській залізниці (24 661), 28 % на Донецькій (17 825) та 20 % на Придніпровській (12 821), решта – 12 % (7 318) припадає на Південно-Західну, Південну та Львівську залізниці [ 15, 16].

## **13 Передача і реалізація вантажів стороннім організаціям. Комерційна станційна звітність**

### **13.1 Правила реалізації вантажів**

В Правилах перевезень вантажів залізничним транспортом України (далі - Правила) є передбачення умов передачі та реалізації вантажів стороннім організаціям [1]. Виникнення даних умов можливе, якщо залізниця немає змоги доставити вантаж або видати його одержувачу, якщо подальше транспортування вантажу призведе до його втрати або пошкодження (аварія, стихійне лихо, воєнні дії та ін.), 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.

Реалізація всіх вантажів вагонних і контейнерних відправок здійснюється безпосередньо на станції, де знаходиться вантаж, або через склад реалізації (в залежності від роду вантажу, його властивостей, умов транспортування та інших факторів). Усі дрібні відправлення, а також вантажобагаж, багаж, ручна поклажа реалізуються через склад реалізації.

Дозвіл на реалізацію вантажу на станції або на відправку його на склад реалізації надається управлінням залізниці за запитом начальника станції.

Оцінка вантажу здійснюється комісією за участю представників залізниці та організації (підприємства) – покупця, якій передається вантаж, та місцевих фінансових і торговельних органів або працівників торгово-промислової палати. Про оцінку вантажу складається **акт оцінки**. Перший примірник акта оцінки при звіті про видачу вантажу направляється у фінансово-економічну службу залізниці, другий передається представнику організації, яка приймає вантаж, а третій примірник залишається на станції або на складі реалізації, де реалізовано вантаж.

Вантажі (майно) оцінюються з дотриманням таких вимог:

- товарно-матеріальні цінності з групи товарів широкого вжитку і продукція виробничо-технічного призначення – за ринковими цінами, а також цінами, що регулюються (встановлюються) державою, з урахуванням їх фактичного (товарного) стану та зносу на день оцінки. При цьому товари низької якості, нестандартні та ті, що були в користуванні, оцінюються за цінами можливої реалізації;

- худоба, птиця, кролі, бджоли, а також шкіряна сировина і хутро, зерно, овочі та інша сільськогосподарська продукція – за цінами можливої реалізації;

- транспортні засоби – на підставі висновків технічної експертизи з урахуванням ринкових цін та фактичного їх стану на день оцінки. Якщо подальша експлуатація транспортних засобів за висновком технічної експертизи неможлива, то вони розкомплектовуються для взяття на облік окремих приладів, вузлів, агрегатів та інших комплектуючих деталей і складається їх опис, акт оцінки та передачі майна за цінами можливої реалізації.

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

Кошти, отримані залізницею за реалізований інший організації вантаж, за вирахуванням сум, належних залізниці,

перераховуються: одержувачу, зазначеному в накладній, - у разі оплати ним вартості вантажу; відправнику - у всіх інших випадках.

Указані суми сплачуються за заявою одержувача в разі надання ним документів про сплату вартості вантажу або за заявою відправника з наданням документів, які підтверджують вартість вантажу. Якщо впродовж терміну, встановленого ст. 134 Статуту залізниць, від одержувача (відправника) не надійшла заява, то ці суми за вирахуванням сум, належних залізниці, перераховуються до державного бюджету.

Суми, одержані залізницею від реалізації вантажів, які належать громадянам, за вирахуванням сум, належних залізниці, видаються одержувачу, а в разі неможливості цього – відправнику. А суми, одержані від реалізації бездокументних вантажів, перераховуються на рахунок залізниці.

Реалізація вантажів, що перевозяться в міжнародному сполученні, здійснюється в порядку, встановленому відповідними міжнародними угодами. Вантажі, які перевозились під митним контролем, реалізуються в порядку, передбаченому Митним кодексом України.

У разі вилучення та реалізації вантажів митницею чи іншим державним органом начальник станції, на якій був вилучений вантаж, повинен пред'явити органу, що реалізує вантаж, вимогу про внесення всіх належних залізниці платежів за цим вантажем і простежити за їх надходженням.

При виявленні в домашніх речах грошових знаків, вони здаються на спеціальні рахунки в уповноважених банках. А при виявленні в домашніх речах цінних паперів (облігації державних позик, акції, сертифікати тощо) вони блокуються в уповноважених банках у порядку, встановленому Національним банком України.

Виявлені в домашніх речах дорогоцінні метали, каміння та перли, а також вироби з них передаються до Державного сховища дорогоцінних металів і дорогоцінного каміння Міністерства фінансів України за реєстром із зазначенням у ньому найменування цінностей, їх кількості та маси. Один примірник реєстру залишається на станції (складі) реалізації.



## 13.2 Ведення станційної комерційної звітності

### 13.2.1 Основні положення про вихідні комерційні документи та звітність

З метою документального оформлення процесу роботи, що реалізується на станції, та ведення обліку виконаної роботи використовуються бланки та книги встановленого зразка.

Всі книги, що ведуться на станції чи структурних підрозділах, повинні бути послідовно пронумеровані, прошнуровані і скріплені печаткою та підписом начальника станції (вокзалу) або його заступником.

Вихідні комерційні документи та звітність – основні джерела, за якими узагальнюються фінансові та економічні результати діяльності залізничного транспорту. Порядок заповнення облікових і звітних форм із пасажирських і вантажних перевезень визначається **Інструкцією з ведення станційної комерційної звітності** [2]. Будь-яке недотримання або порушення її вказівок, недбале або неправильне заповнення книг та бланків може призвести до втрати прибутків, збитків і спотворення показників роботи залізничного транспорту.

Форми бланків станційної комерційної звітності поділяються на облікові з пасажирських (форма ЛУ) і вантажних перевезень (форма ГУ), фінансові і статистичні звітні (форм ФО, ГО). Всі облікові операції здійснюються на бланках суворого і несуворого обліку.

**Бланк суворого обліку** – бланк для оформлення певного документа, який повинен мати номер, що не повторюється на мережі залізниць, і виключає можливість підробки та оформлення під цим номером ідентичних документів.

**Бланк несуворого обліку** – бланк, який непідзвітний при використанні, може тиражуватись. Окремі з цих бланків набувають суворого обліку при присвоєнні номера чи нанесенні голограми.

До бланків суворого обліку відносяться квитки, квитанції доплат та інші проїзні документи, багажні і вантажобагажні квитанції, квитанції на перевезення багажу, накладні, квитанції різних зборів та штрафів, пересильні відомості, комерційні акти,

пересильні накладні тощо. Всі ці бланки мають друковану нумерацію, захисну сітку.

При оформленні станційної комерційної звітності на АРМ форми бланків відповідно до затверджених можуть формуватись у автоматизованому режимі.

Про втрату бланків суворого обліку начальник станції зобов'язаний негайно повідомити фінансову службу залізниці та органи міліції. Кожен випадок втрати бланків суворого обліку розслідується і винні притягуються до відповідальності.

Забезпечують станції квитками і бланками суворого обліку спеціальні склади бланків залізниць. Їх пересилання, витрачання і наявність обліковують за родом документів, серіями та номерами.

У вимозі вказують рід і шифр бланків, серію і номери останнього отриманого та першого з останніх документів, а також кількість бланків. На станції повинен бути чотиримісячний запас бланків суворої звітності. Якщо він зменшується до тримісячної потреби, у фінансову службу залізниці висилають вимогу на необхідні бланки. Вимогу підписує начальник станції або його заступник із накладенням посадового штампеля.

Бланки несуворого обліку не мають типографської нумерації і захисної сітки, вони виготовляються також у централізованому порядку на замовлення залізниць і розсилаються станціям через склади, підпорядковані органам обліку та звітності.

### **13.2.2 Звіт про вантажі, прийняті до відправлення та завантажені у вагони**

**Звіт про вантажі, прийняті до відправлення та завантажені у вагони (форма ГУ-3)** – основне джерело оперативної і статистичної (добової, декадної, місячної) звітності про виконання плану навантаження. Його складають на вагонні відправки та збірні вагони, завантажені дрібними відправками і вантажами, які перевозяться в контейнерах. Підставою для складання звіту є передавальні відомості (на вантажі, що надійшли з водного транспорту), копії вагонних листів (при перевантаженні з вагонів іншої ширини колії або з вагонів, що

належать іноземним залізницям, а також на збірні вагони), передавальні відомості на вагони, що надійшли від іноземних залізниць без перевантаження або з перестановкою колісних пар, передавальні відомості на навантажені вагони, прийняті від поромних переправ.

Товарний касир складає звіт форми ГУ-3 у двох примірниках за окремими розділами: власне навантаження станції; приймання і перевантаження вагонів, що належать іноземним залізницям; перевантаження із західноєвропейської колії і навпаки; приймання із водного транспорту (річкового і морського); приймання від новобудов; навантаження у вагони неробочого парку.

Ретельно перевірений звіт підписують товарний касир та начальник станції і щодоби направляють у ТехПД для обробки та стягнення платежів і наступної передачі інформації в обчислювальний центр залізниці.

Другий примірник звіту про прийняті вантажі залишається в справах станції.

На вантажі, прийняті до перевезення дрібними і контейнерними відправленнями, станції складають **супровідні відомості (форма ГУ-4)**. Вони призначені для обліку витрачених станціями бланків дорожніх відомостей, складаються окремо на всі прийняті станцією дрібні і контейнерні відправки та окремо на вагонні відправлення, за перевезення яких були стягнені платежі через касу станції за квитанцією різних зборів.

### 13.2.3 Супровідна відомість на видані вантажі

**Дорожні відомості на видані вантажі** при централізованих і нецентралізованих розрахунках за перевезення групують за видами перевезень: народногосподарські, військові, у вагонах неробочого парку, у контейнерах, у прямому міжнародному вантажному сполученні, у прямому залізнично-водному сполученні. Крім того, їх групують окремо за видами сполучення (прямим та місцевим).

На кожну групу дорожніх відомостей за видами перевезень і сполученням складають **перелік і супровідну відомість (форма ФДУ-91)** у двох примірниках. У заголовку переліку

проставляється номер супровідної відомості, до якої він додається. До першого примірника супровідної відомості та переліку прикріплюють дорожні відомості, які відправляють для опрацювання в ТехПД. Супровідні відомості, списки і дорожні відомості направляються у фінансову службу залізниці. Другі примірники відомостей та переліку залишаються в справах станції.

### **13.2.4 Облік навантаження і розвантаження**

Основна мета обліку навантаження вантажів – це облік виконання плану перевезень. Облік навантаження і розвантаження на станціях ведеться щодоби за станом на 17 год за київським часом. За одиницю обліку навантаження і розвантаження приймається фізичний вагон. Навантаження, крім того, обліковується і в тоннах.

На підставі даних **форми ГУ-3** щодобово станція складає **звіти про навантаження**:

- про вантажну роботу за видами вагонів (форма ГО-1);
- за родом навантаженого вантажу (форма ГО-2);
- про навантаження на залізниці призначення (форма ГО-3);
- про навантаження експортних вантажів (форма ГО-4).

Всі ці звіти станції подають до Регіонального інформаційно-статистичного центру (РІСЦ), де складаються зведені звіти для управління залізниці; відділи статистичного обліку і звітності управлінь залізниць зведені звіти надають в Головне управління інформатики та статистики (ЦІС) Укрзалізниці.

**Звіт про вантажну роботу (форма ГО-1)** характеризує кількість навантажених, розвантажених, зайнятих і звільнених вагонів на станції, дирекції та залізниці. **Звіт за родом навантаженого вантажу (форма ГО-2)** характеризує розміри виконаного станцією, дирекцією і залізницею навантаження у вагонах і тоннах і є основним документом для оперативного контролю за ходом виконання місячного плану навантаження за родами вантажів.

**Звіт про навантаження на залізниці призначення (форма ГО-3)** використовується для контролю за забезпеченням залізниць навантажувальними ресурсами та напрямками вантажопотоків. Порядок і терміни його подання ті самі, що і для форми ГО-2.

Важливими в оперативній роботі з організації перевезень є Звіт про навантаження найважливіших вантажів та причини недовиконання плану навантаження (форми ГДО-1) та Звіт про вивантаження і залишки вагонів під вивантаженням (ГДО-4), які щодобово телефоном передаються станцією дирекції залізничних перевезень.

## **14 Правила і умови перевезення різних вантажів. Правила розміщення та кріплення вантажів у вагонах і контейнерах**

### **14.1 Загальні умови перевезення різних видів вантажів**

Вантажі до перевезення приймаються за наявності місячного плану або дозволу на перевезення, оформленого відповідно до Правил планування перевезень вантажів. Відправники можуть пред'являти вантажі до перевезення на місцях загального та незагального користування.

Перевезення вантажів здійснюються вагонними, дрібними, контейнерними, груповими або маршрутними відправленнями відповідно до правил та умов перевезення, передбачених у Правилах перевезень вантажів залізничним транспортом України [1].

У разі неможливості перевезення окремих вантажів за умовами Правил перевезення їх здійснюються відповідно до статті 63 Статуту залізниць України на особливих умовах, які розробляються вантажовідправником і погоджуються Укрзалізницею.

При здачі до перевезення відправник зобов'язаний оголосити вартість таких вантажів:

- дорогоцінних металів та 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 та 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.

Розмір оголошеної вартості вантажу не повинен перевищувати дійсної його вартості. Під час здавання до перевезення вантажу з оголошеною вартістю відправник зобов'язаний скласти опис вантажних місць згідно із встановленою формою.

Вантажі, які не потребують упакування, в залежності від фракційного складу перевозяться навалом або насипом, без підрахунку місць.

Вантажі, які потребують захисту від атмосферних опадів і розпилення (цемент, вапно, мінеральні добрива тощо), перевозяться у критих або спеціалізованих вагонах (хоперах-цементовозах, мінераловозах тощо). Вантажі, які не потребують захисту від атмосферних опадів (руда, вугілля, щебінка тощо), перевозяться у відкритому рухомому складі та у спеціальних вагонах.

У разі перевезення вантажів навалом або насипом у критих вагонах застосовуються дверні загородження: дошки, обаполи, щити, крафт-папір, а також затарені вантажі.

Вантажі, що зазначені в Правилах у додатку до пункту 1 «Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу» допускаються до перевезення у вагонах відкритого типу (на платформах, у напіввагонах і т. ін.). Кам'яне вугілля, кокс, торф, руда і рудні концентрати, мінеральні будівельні матеріали (глина, щебінь тощо) перевозяться, як правило, у напіввагонах.

Вантажі, не поймаєні в додатку до Правил, можуть перевозитись на відкритому рухомому складі в універсальних або

спеціальних контейнерах відправника (одержувача) за умови, якщо такий спосіб транспортування допускається стандартом або технічними умовами на цю продукцію.

Перевезення у вагонах відкритого типу небезпечних вантажів допускається у випадках, передбачених «Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам» [4], а перевезення типу вантажів у тарі (упаковці), виготовленій із легкозаймистих матеріалів, не допускається взагалі.

Можливість транспортування у вагонах відкритого типу вантажів, які містять дрібні фракції (частки, розмір яких не перевищує 13 мм), визначається відправником. При цьому відправник перед навантаженням зобов'язаний пересвідчитися, що перевезення у наданому вагоні не призведе до втрати вантажу. Якщо втрата можлива через конструктивні зазори, він зобов'язаний вжити додаткових заходів щодо їх ущільнення, для чого йому залізницею надається безоплатний час користування вагонами до 30 хв на всю одночасно подану групу вагонів. Також відправником окремо для кожного виду вантажу розробляються заходи для запобігання видуванню або просипанню дрібних часток вантажу під час перевезення, особливо у випадках навантаження вище рівня бортів вагона (із "шапкою").

Крім того, поверхня вантажу у всіх випадках розрівнюється і ущільнюється. Для розрівнювання і ущільнення вантажу відправник може використовувати механізовані установки та інші пристрої.

В Правилах в розділі «Правила перевезення вантажів, які змерзаються» є перелік вантажів, які під час перевезення або зберігання схильні до змерзання, тобто вантажі, що перевозяться навалом і які при температурі нижче 0° С втрачають свої властивості сипучості внаслідок змерзання окремих часток вантажу між собою та примерзання їх до підлоги та стін вагона.

У разі пред'явлення до перевезення вантажів, які змерзаються, відправник повинен ужити заходів щодо зменшення їх вологості до безпечної для змерзання межі. Норми безпечної вологості повинні встановлюватись відправниками спільно з одержувачами відповідно до Державних стандартів, Технічних умов та практики перевезення.

Якщо зменшити вологість до безпечних меж неможливо, то відправник повинен ужити заходів щодо запобігання чи зменшення ступеня змерзання вантажу шляхом застосування відповідних профілактичних засобів.

В умовах стійких морозів ефективним засобом застереження від змерзання вантажу у вагонах є попереднє (до навантаження) промороження шляхом багаторазового пересипання (перелопачування) його екскаватором, скрепером, грейферним краном або іншим механізмом. При цьому необхідно, щоб частини вантажу якнайкраще обвітрювалися зовнішнім повітрям.

До числа інших запобіжних (профілактичних) засобів належать:

- пересипання вантажу негашеним вапном, кухонною сіллю, хлористим кальцієм;
- перекладання сухим торф'яним дріб'язком з підстиланням його на підлогу вагона;
- шарове перекладання торф'яним дріб'язком вантажу у вагоні при навантаженні;
- змазування підлоги та стін напіввагонів мінеральними та кам'яновугільними маслами;
- оббризкування вантажу кам'яновугільними та іншими маслами.

Вибір профілактичних засобів провадиться відправником у залежності від роду вантажу, технології вивантаження та подальшої переробки вантажу. При цьому засоби, що застосовуються для профілактики, не повинні погіршувати якості продукції, передбаченої відповідними державними стандартами або технічними умовами.

В додатках 1, 2, 3, 4 до розділу «Правила перевезення швидкопсувних вантажів», наведеного в Правилах, зазначені вантажі, що за свої якісні характеристики відносяться до швидкопсувних, а саме вантажі, які при перевезенні залізничним транспортом вимагають захисту (охолодження, вентилявання, обігрів) від дії на них високих або низьких температур зовнішнього повітря.

Для перевезення швидкопсувних вантажів 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.

Спосіб перевезення швидкопсувних вантажів (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) визначається відправником в залежності від характеру швидкопсувного вантажу та кліматичних умов на всьому шляху його перевезення.

Подані для завантаження швидкопсувних вантажів 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 та твердих сичужних, а також продовольчих вантажів, що перевозяться без транспортної тари насипом або навалом, надається довідка щодо проходження транспортними засобами відповідної обробки.

Швидкопсувні вантажі пред'являються до перевезення у транспортабельному стані та 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 відповідні державні стандарти або технічні умови на продукцію, яка відвантажується, та на її тару, а також сертифікат, якщо продукція підлягає обов'язковій сертифікації.

Швидкопсувні вантажі 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 [5].

Швидкість перевезення (велика або вантажна) швидкопсувних вантажів установлюється відправником і зазначається у перевізних документах.

Тварини, птиця, харчові сирі тваринні продукти, сировина тваринного походження, біологічні, хіміко-фармацевтичні препарати, фураж та інші вантажі, зазначені в додатках 1 та 2 до розділу «Правила перевезення тварин, птиці та інших вантажів, які підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю» Правил, перевозяться залізницею всіма видами відправок (уключаючи ручну поклажу) з дозволу та під контролем спеціалістів структурних підрозділів державного ветеринарно-санітарного контролю на державному кордоні та транспорті Державного департаменту ветеринарної медицини Міністерства аграрної політики України (далі - держветсанконтроль).

На всі вантажі, які підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю, відправник повинен пред'явити станції відправлення на кожний вагон (контейнер) ветеринарний документ, виданий за місцем виходу вантажу. Оригінал ветеринарного документа додається до накладної в паперовому вигляді. Дублікати ветеринарних документів видають провіднику, який супроводжує тварин, птицю, або кладуть разом з вантажем у вагон.

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.

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.

Перевезення тварин та птиці здійснюється вагонними відправленнями, завантаження їх у вагони провадиться на станціях, обладнаних спеціальними платформами. Як виняток

допускається завантаження тварин з платформ загального користування, з майданчиків або автотранспортної техніки за наявності спеціальних перекидних містків або трапів.

Перевезення тварин у спеціалізованих вагонах, як правило, повинно здійснюватися маршрутами або групами вагонів. Напрямки перевезення цих вагонів узгоджуються при оформленні договорів, ураховуючи розташування пунктів водопою тварин на залізницях. Кожна група спеціалізованих вагонів повинна супроводжуватися провідниками організації, яка користується ними.

Птиця перевозиться у клітках із суцільним щільним дном, які розташовуються у вагонах в один або декілька ярусів.

Для завантаження тварин та птиці повинні подаватися промиті, сухі, чисті, без сторонніх запахів вагони (1 категорія), а для завантаження племінних тварин – крім того, продезінфіковані (2 категорія).

Перевезення підкарантинних вантажів (додаток 1 до розділу «Правила перевезення залізницями сільськогосподарської та лісової продукції із зон карантинного обмеження»), які можуть бути переносниками карантинних шкідників, хвороб рослин та 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 (додаток 2), який видається місцевою Державною інспекцією з карантину рослин (далі - карантинна інспекція), у зоні діяльності якої перебуває відправник.

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 та надання їх станції.

## 14.2 Правила розміщення та кріплення вантажів у вагонах і контейнерах

Порядок та умови розміщення та кріплення вантажів у вагонах і контейнерах при перевезеннях по залізницях колії 1520 мм країн-учасниць СМГС встановлюють «Правила размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах» (далі – Правила РКГВК), що наведені у додатку 14 до Угоди про міжнародне вантажне сполучення [6].

Схеми розміщення та кріплення вантажів у вагонах і контейнерах, наведені в Правилах РКГВК, застосовують при перевезеннях у міжнародному сполученні між країнами-учасницями СМГС без додаткових узгоджень.

Правила РКГВК поширюються на перевезення вантажів у складі вантажних поїздів зі швидкістю руху до 100 км / год.

При навантаженні, вивантаженні і перевезенні вантажів у вагонах колії 1520 мм повинні виконуватися вимоги щодо забезпечення збереження вагонів, викладені в Міждержавному стандарті ГОСТ 22235-76 «Вагони вантажні магістральних залізниць колії 1520 мм. Загальні вимоги щодо забезпечення збереження при виробництві вантажно-розвантажувальних і маневрових робіт».

Розміщення і кріплення вантажів на відкритому рухомому складі повинно виконуватися згідно з Правилами РКГВК. Розміщення і кріплення вантажів, не передбачених Правилами РКГВК, повинно виконуватися відповідно до діючих на залізниці відправлення Місцевих технічних умов (МТУ) або схем розміщення та кріплення вантажів (НТУ), розроблених відповідно до вимог Правил РКГВК.

Для перевезення вантажів на відкритому рухомому складі в міжнародному залізничному вантажному сполученні застосовують вагони, придатні в експлуатаційному і справні в технічному та комерційному відношеннях.

Сумарна маса вантажу і засобів кріплення у вагоні не повинна перевищувати його трафаретної вантажопідйомності, а при навантаженні вантажу з опорою на два вагони частка маси вантажу і засобів кріплення, що припадає на кожний вагон зчепу, також не повинна перевищувати трафаретної вантажопідйомності

вагона. При цьому навантаження від осі вагона на рейки не повинно перевищувати величин, що допускаються при перевезенні по залізницях.

Відповідно до Міждержавного стандарту ГОСТ 22235-76 «Вагони вантажні магістральних залізниць колії 1520 мм. Загальні вимоги із забезпечення збереження при виробництві вантажно-розвантажувальних і маневрових робіт» у разі необхідності несиметричного розташування вантажу у вагоні різниця в завантаженні візків не повинна перевищувати, т: для чотиривісних вагонів - 10; шестивісних - 15; восьмивісних - 20. При цьому навантаження, що припадає на кожен з візків, повинно бути не більше половини вантажопідйомності вагона.

Вихід вантажу в поздовжньому напрямку за межі кінцевих балок рами платформи або напіввагона не повинен перевищувати 400 мм.

Загальний центр ваги вантажів ( $\text{ЦТ}_{\text{гр}0}$ ) повинен розташовуватися, як правило, на лінії перетину поздовжньої і поперечної площин симетрії вагона. У випадках, коли дана вимога нездійсненна з об'єктивних причин (геометричні параметри вантажу, умови розміщення та кріплення), допускається зміщення  $\text{ЦТ}_{\text{гр}0}$  щодо поздовжньої і поперечної площин симетрії вагона.

Положення загального центру ваги вантажів ( $\text{ЦТ}_{\text{гр}0}$ ) в поздовжньому і поперечному напрямках наведено на рисунку 1.

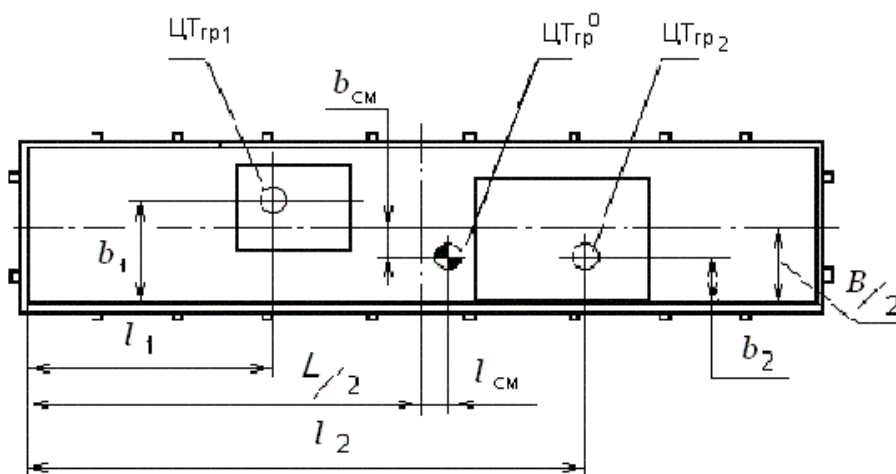


Рисунок 1 – Розрахункова схема визначення поздовжнього і поперечного зміщень загального центру ваги вантажів у вагоні

Вантаж, що пред'являється до перевезення, відправник повинен підготувати таким чином, щоб у процесі перевезення були забезпечені безпека руху поїздів та збереження вантажу і вагона. З цією метою відправник повинен виконати такі заходи:

- надійно закріпити вантаж всередині упаковки;
- рухливі частини вантажу застопорити або закріпити щодо нерухомих частин;
- перевірити міцність вузлів і деталей вантажу, призначених для постановки кріплення, з тим, щоб вони могли сприймати зусилля від кріплення, що передаються на них;
- при необхідності дообладнати вантаж пристосуваннями для його кріплення.

Навантаження вантажу повинно проводитися в технічно справні, придатні для перевезення даного вантажу вагони, очищені від залишків раніше перевезеного вантажу, засобів кріплення, сміття, бруду, снігу і льоду.

У зимовий час підлога вагона і поверхня підкладок в місцях обпирання вантажу повинні бути посипані сухим піском шаром до 2 мм.

## **15 Перевезення на особливих умовах**

### **15.1 Вантажі, що перевозяться на особливих умовах**

Відповідно до ст. 63 Статуту залізниць України, Міністерство інфраструктури України разом із зацікавленими міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, відправниками та одержувачами у виняткових випадках, коли через особливі обставини перевезення окремих вантажів не може бути здійснено з дотриманням Правил перевезення вантажів, можуть встановлювати порядок перевезення таких вантажів на особливих умовах [7].

Перевезення вантажів на особливих умовах здійснюються за окремими договорами та на підставі заявки відправника про перевезення вантажу на особливих умовах. До заявки додається проект умов перевезення, стандарти (технічні умови) на вантаж та згода одержувача на перевезення. Заявка надається

відправником до Укрзалізниці не пізніше одного місяця до передбачуваної дати відправлення вантажу.

Укрзалізниця у 20-денний термін розглядає заявку та надані умови перевезення і погоджує їх або відмовляє у перевезенні, про що повідомляє відправника. У разі погодження умови перевезення телеграмою Укрзалізниці повідомляються станції та залізниці відправлення і призначення. На підставі телеграми залізниця відправлення укладає договір з відправником про перевезення вантажу на особливих умовах. У договорі зазначаються умови перевезення, порядок визначення плати за перевезення та відповідальність сторін.

При заповненні накладної під найменуванням вантажу відправником зазначається: «Перевезення на особливих умовах, телеграма від ... № ..., з одержувачем погоджено».

## **15.2 Негабаритні вантажі та вантажі, що перевозяться на транспортерах. Класифікація та загальні умови перевезення**

Способи розміщення та кріплення вантажів, наведені у відповідних розділах «Правила размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах» (далі – Правила РКГВК), поширюються на вантажі, що розміщуються в межах основного габариту навантаження, якщо інше не передбачено конкретними способами. Якщо вантажі за своєю масою або габаритними розмірами не можуть бути завантажені відповідно до вимог основного габариту навантаження, то завантаження повинне проводитися відповідно до діючої «Інструкції з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України» [9]. При перевезенні негабаритних і великовагових вантажів у міжнародному сполученні, окрім порядку і умов погодження таких перевезень, передбачених цією Інструкцією, повинні дотримуватися вимоги «Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики» (далі - Інструкція ДЧ-1835), Соглашения о международном железнодорожном грузовом

сообщении (СМГС) та інших Угод про залізничні міжнародні вантажні сполучення [8].

«Інструкція з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України» (далі - Інструкція № 1026) визначає порядок і умови перевезення негабаритних вантажів на платформах, у піввагонах та всіх вантажів на транспортерах в залежності від їх розмірів, маси і способу кріплення. Перевезення негабаритних вантажів і всіх вантажів на транспортерах здійснюється тільки після виконання всіх процедур погодження, передбачених цією Інструкцією.

Вимоги Інструкції № 1026 є обов'язковими для виконання причетними працівниками залізничного транспорту і вантажовідправниками (вантажоодержувачами).

Розміщення на відкритому рухомому складі вантажів з урахуванням їх упаковки і кріплення повинно здійснюватися в межах габаритів навантаження.

Вантажі, які перевозяться на відкритому рухомому складі в межах залізниць колії 1520 мм на загальних умовах, не повинні перевищувати контур основного габариту навантаження. А вантажі, які розміщуються в межах довжини підлоги універсальних платформ з базою не більше 9,72 м та чотиривісних піввагонів, допускається навантажувати за пільговим габаритом навантаження. Обрис основного габариту навантаження наведено на рисунку 2.



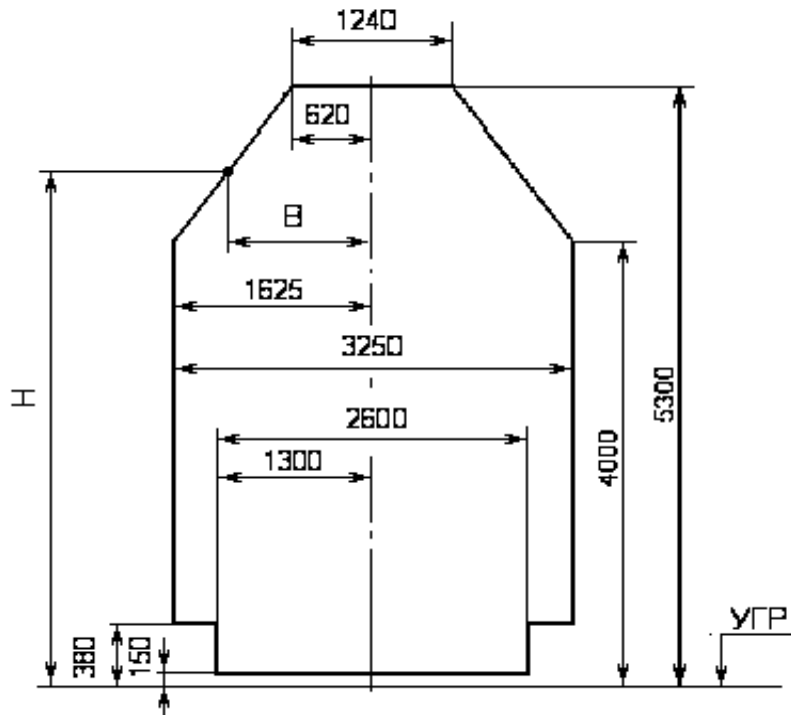


Рисунок 2 - Обрис основного габариту навантаження

Вантаж, завантажений на одиночний вагон або зчеп з двох вагонів, є **габаритним**, якщо він жодною своєю частиною, включаючи упаковку і кріплення, не виходить за межі основного габариту навантаження, і відстань від поперечної площини симетрії вагона (або зчепу) до кінців вантажу, включаючи упаковку і кріплення, не перевищує встановлених значень.

До великовагових відносяться вантажі, у яких маса і довжина або навантаження на раму (підлогу) вагона перевищують допустимі величини, встановлені Правилами РКГВК для універсального рухомого складу. Великовагові вантажі перевозяться на транспортерах.

Вантаж є **негабаритним**, якщо його розміри (включаючи упаковку і кріплення) перевищують контур основного габариту навантаження при розташуванні вантажу на вагоні (зчепі), який знаходиться на прямій горизонтальній ділянці колії, а поздовжня вертикальна площина симетрії цього вагона (зчепу) збігається з віссю залізничної колії або геометричні виноси цього вантажу в кривих перевищують геометричні виноси розрахункового вагона у цих кривих.

**Розрахунковий вагон** – це вагон з довжиною рами 24 м і базою 17 м, максимальний геометричний винос якого складає 105 мм за умови встановлення цього вагона у кривій радіусом 350 м з колією, яка не має підвищення зовнішньої рейки.

**Геометричним виносом (f) вантажу (вагона, зчепу)** називається відхилення його від поздовжньої осі колії у кривій без підвищення зовнішньої рейки, за умови розташування вагона в кривій за хордою.

**База вагона** – відстань між осями п'ятників кузова у вагонах з чотирма, шістьма і вісьма осями.

**База транспортера платформеного, площадкового і сполучувального типів** – відстань між осями п'ятників (шкворнів) головних (несучих) балок.

В залежності від висоти, на якій вантаж виходить за межі контуру габариту навантаження, встановлюються три основні зони негабаритності вантажу:

- зона нижньої негабаритності;
- зона бокової негабаритності;
- зона верхньої негабаритності.

Для більш точного визначення умов пропуску вантажів верхньої негабаритності на двоколіїних лініях додатково введена умовна зона спільної бокової і верхньої негабаритності (рисунок 3).

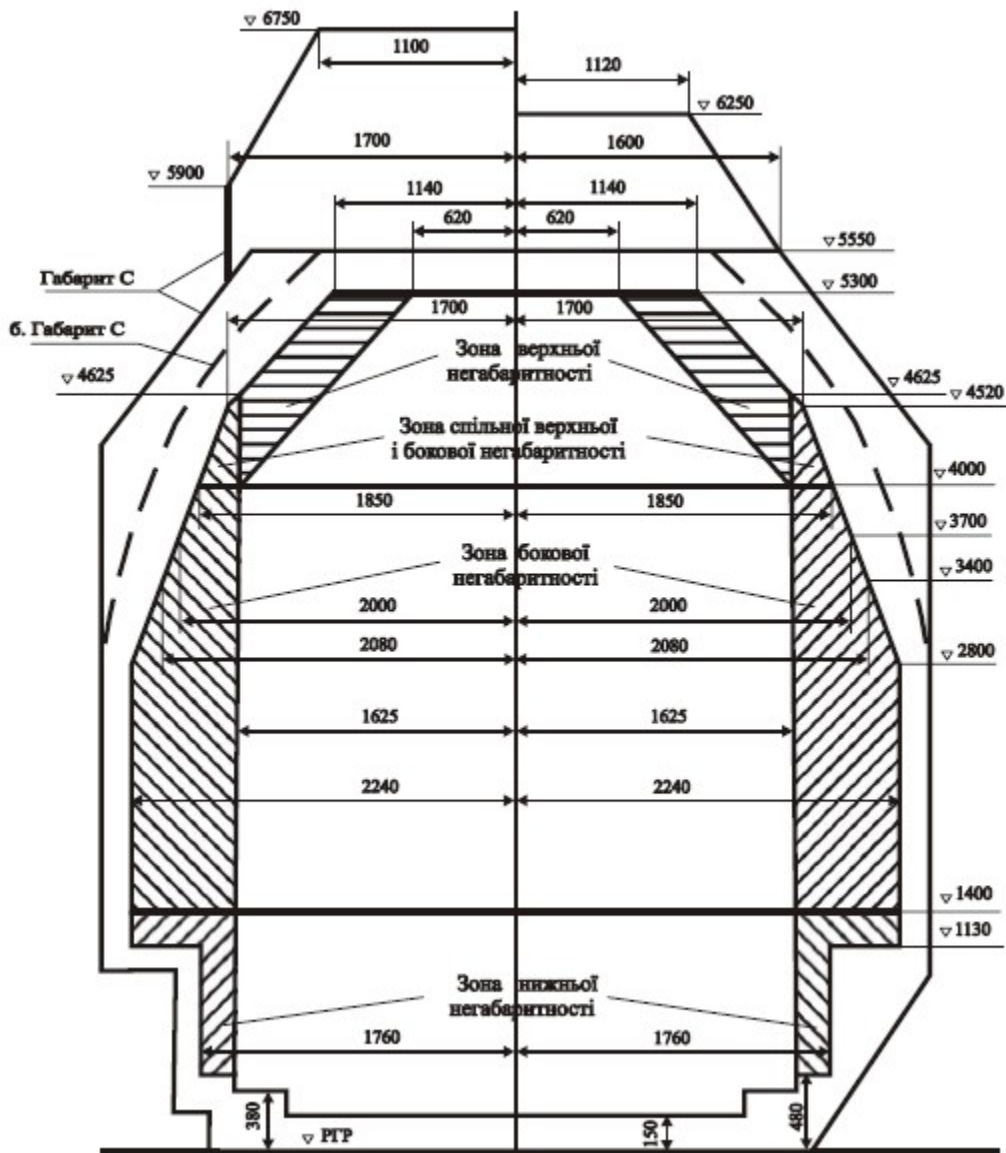


Рисунок 3 – Зони негабаритності вантажу

В залежності від величини виходу негабаритних вантажів за контур основного габариту навантаження в основних зонах встановлені такі ступені негабаритності вантажів:

- в нижній зоні негабаритності - шість ступенів;
- у боковій зоні негабаритності - шість ступенів;
- у верхній зоні негабаритності - три ступені.

Ступінь негабаритності вантажу визначається не тільки за розмірами його у навантаженому стані на прямій ділянці колії, а також з урахуванням проходу вагоном кривих ділянок колії. Якщо геометричні виноси вантажу в кривій перевищують геометричні виноси розрахункового вагона, тоді при

проходженні вантажу в кривій він може мати розрахункову негабаритність.

Розрахункова негабаритність визначається відправником вантажу для вантажів:

- довгомірних, якщо відношення їх довжини до бази рухомого складу складає більше 1,41;
- які перевозяться на зчехах платформ з опиранням на два вагони;
- які перевозяться на вагонах (транспортерах) з базою 17 м і більше.

Вантажі, які за своїми розмірами виходять за межі граничного контуру зон негабаритностей, а також за межі контуру основного габариту навантаження у нижній чи верхній зоні, називаються **понаднегабаритними**.

З метою внесення до перевізних і поїзних документів (у тому числі до документів, що видаються за допомогою електронно-обчислювальних машин (ЕОМ) даних про зони і ступені негабаритності вантажів, що перевозяться, вводиться поняття індексу негабаритності, який складається з п'яти знаків.

Позначення в індексі негабаритності:

1-й знак - буква Н (негабаритність);

2-й знак - ступінь нижньої негабаритності, може набувати значень від 1 до 6;

3-й знак - ступінь бокової негабаритності, може набувати значень від 1 до 6;

4-й знак - ступінь верхньої негабаритності, може набувати значень від 1 до 3;

5-й знак - вертикальна понаднегабаритність у разі її наявності набуває значення 8.

Понаднегабаритність у будь-якій зоні позначається цифрою 8. Кожен знак індексу негабаритності (окрім першого) означає ступінь негабаритності у відповідній зоні.

Відсутність негабаритності в конкретній зоні, у т.ч. вертикальної понаднегабаритності, позначається цифрою 0 у відповідному знаку індексу негабаритності.

Наприклад: індекс негабаритності Н-8480 показує, що негабаритний вантаж має нижню і верхню понаднегабаритність,

бокову негабаритність 4-го ступеню, а вертикальна понаднегабаритність відсутня.

## **16 Особливості виконання комерційних операцій при організації перевезення швидкопсувних вантажів та живності**

### **16.1 Виконання комерційних операцій при організації перевезення швидкопсувних вантажів**

Вантажі, які при перевезенні залізничним транспортом вимагають захисту (охолодження, вентилявання, обігрів) від дії на них високих або низьких температур зовнішнього повітря, належать до швидкопсувних (ШПВ).

Значну частину вантажів, що перевозяться як ШПВ, складають продукти харчування: тваринного походження (м'ясо тварин і птиці, риба, молоко, яйця та ін.); рослинного походження (фрукти, овочі, ягоди, гриби); продукти переробки м'яса, молока, риби, фруктів і овочів (копченості, ковбаси, бекон, консерви, соки, пасти і т. д.).

Найголовніша задача працівників транспорту - збереження якості та прискорена доставка їх у пункти споживання. Умови зберігання якості перевезених ШПВ такі:

- підготування вантажу відправником до перевезення – технологічне і термічне опрацювання, затарування відповідно до вимог установлених стандартів і технічних вимог;
- санітарне і термічне опрацювання вагонів та їхня повна справність;
- суворе дотримання правил навантаження і розміщення вантажу у вагоні;
- обслуговування вагонів на шляху проходження;
- прискорене просування поїздів;
- своєчасне розвантаження одержувачем прибулих у пункти призначення вагонів.

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 утепленням кузовом) або контейнера (універсальний або

рефрижераторний) визначається відправником в залежності від характеру ШПВ та кліматичних умов на всьому шляху його перевезення.

Перед подачею вагонів або контейнерів під завантаження м'яса, м'ясопродуктів, масла вершкового, сирів плавлених та 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 транспортбельному 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.

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

Відправник надає станції разом з накладною посвідчення про якість ШПВ, датоване днем завантаження у вагон, із зазначенням його номера у відповідній графі накладної.

У посвідченні зазначаються: найменування, вид, категорія, сорт, відповідність якісного стану продукції стандарту (ГОСТ 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 транспортбельності вантажу (у добах) з урахуванням фактичного стану продукту перед завантаженням у вагон, найменування та адреси відправника та одержувача, номер та вид транспортного засобу, у якому буде перевозитися вантаж.

Посвідчення про якість завіряється підписом відповідальної особи та печаткою 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, насінневого 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 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, або кладуть разом з вантажем у вагон.

Однак незалежно від наявності цих документів залізниці мають право вибірково перевіряти якість пред'явлених до перевезення ШПВ, стан тари та їх відповідність установленим стандартам або технічним умовам.

ШПВ не приймаються до перевезення, якщо термін транспортування, указаний у сертифікаті (посвідченні про якість), менший за термін доставки, а також якщо термін доставки вантажу перевищує граничний термін перевезення.

Швидкість перевезення (велика або вантажна) ШПВ установлюється відправником і зазначається у перевізних документах.

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.

Необхідність забезпечення специфічних умов перевезення ШПВ потребує особливої підготовки ізотермічних вагонів в технічному, теплотехнічному та санітарному відношеннях.

Технічна та санітарна підготовка може включати: очищення, промивання, дезінфекцію, усунення несправностей, – після чого вирішується питання можливості подання вагонів під навантаження.

Теплотехнічна підготовка є характерною тільки для ізотермічних вагонів та включає перевірку цілісності ізоляції кузова вагона, внутрішнього обладнання та огляд пристроїв та

приладів охолодження. У випадку необхідності виконується попереднє охолодження кузова. Термічна підготовка вагона є дуже важливою в літній період, для того щоб знизити перепад температур у камерах зберігання та в ізотермічних вагонах.

Санітарна обробка вагонів є обов'язковою після перевезення тварин, птиці, м'яса та сировини тваринного походження, а також перед завантаженням м'яса та м'ясопродуктів. Санітарна обробка вагонів виконується на спеціально обладнаних для цих цілей дезінфекційно-промивних станціях та пунктах, які зазвичай споруджуються на станціях масового вивантаження худоби та сировини тваринного походження.

Перевезення ШПВ здійснюється відповідно до Правил перевезень вантажів та Інструкції з обслуговування перевезень швидкопсувних вантажів.

Після вивантаження одержувач зобов'язаний своїми засобами очистити вагони від залишків вантажу і сміття. При необхідності на вимогу ветеринарно-санітарного нагляду промивають і дезінфікують вагони на промивальних і дезінфекційних пунктах і дезінфекційно-мийні станціях залізниці з оплатою цих робіт вантажоодержувачем.

Завантаження у вагони м'яса та м'ясопродуктів (за винятком ковбас, топлених жирів та консервів) дозволяється після їх огляду спеціалістом ветеринарного контролю Державного департаменту ветеринарної медицини Міністерства аграрної політики України (далі – держветсанконтроль).

Про призначений час завантаження таких вантажів начальник станції повідомляє представника держветсанконтролю. М'ясо та м'ясопродукти приймаються до перевезення тільки до тієї станції та на адресу того одержувача, які вказані у ветеринарному свідоцтві. Змінювати при завантаженні вказані у ветеринарному свідоцтві станцію призначення та найменування одержувача допускається з дозволу держветсанконтролю. Переадресування під час перевезення або на станції призначення цих вантажів провадиться за дозволом органу держветсанконтролю.

Охолоджене м'ясо перевозиться у тушах, напівтушах, четвертинах, підвішеним на гачки, а в сортових відрубах – у



ящиках на піддонах при температурі від 0 до - 3 °С. Допускається короткочасне підвищення температури у вантажному приміщенні не вище + 4 °С.

Охолоджене м'ясо приймається до перевезення з післязабійним терміном зберігання не більше 4 діб. При завантаженні воно повинно мати розділ, аналогічний замороженому м'ясу, температуру в товщі м'язів біля кісток від 0 до +4 °С та суху поверхню без слідів плісняви, ослизнення і вологості. Перевезення обрізної свинини в охолодженому стані не допускається.

## **16.2 Виконання комерційних операцій при організації перевезення живності**

Умови перевезення живності і сирих тваринних продуктів визначені Статутом залізниць України і спеціальними правилами, а ветеринарно-санітарний нагляд здійснюється спеціалістами структурних підрозділів державного ветеринарно-санітарного контролю на державному кордоні та транспорті Державного департаменту ветеринарної медицини Міністерства аграрної політики України (держветконтролем). Живність перевозять у спеціальних (скотинячих), а при їх відсутності - в критих вагонах. Для устаткування останніх під перевезення великої рогатої худоби, свиней і телят залізниці надають два скотинячі штахети на вагон. Все інше устаткування і пристосування надає відправник; на станціях, як правило, тільки вантажать забійну живність, а вивантажують її на під'їзних коліях м'ясокомбінатів. Спеціальні вагони для перевезення живності обладнані баками для води, водопійними коритами, годівницями, полицями для збереження фуражу, постійними штахетами, вентиляційними і світловими люками, торцевими дверями і площадками для переходу провідників із вагона у вагон під час прямування поїзда.

Для обслуговування перевезень живності на станціях споруджують скотонавантажувальні платформи, водопійні пункти, дезінфекційно-промивальні станції і пункти. Скотонавантажувальні платформи влаштовують на станціях із значним обсягом повагонних відправлень живності для короткочасного утримання худоби і створення зручностей при

ветеринарному огляді і навантаженні у вагони. На інших станціях допускається вантажити тварин із платформ загального користування або з площадок по трапах. У цьому випадку на них необхідно виділяти спеціальні місця, вільні від інших вантажів. Пункти водопою розташовують на напрямку так, щоб можна було напувати живність не менше двох разів у добу. Кількість гідроколонок визначають, виходячи з установленної ваги і довжини складу поїзда, у яких перевозять живність. Гідроколони, як правило, розміщують у відправних парках станцій, відстань між ними 40-50 м. Кожний пункт водопою має необхідну кількість прогумованих шлангів довжиною 20-25 м, а також корит і відер. Для збереження інвентарю на міжколійя установлюють спеціальні ящики.

Дезінфекційно-промивальні станції і пункти необхідні для ветеринарно-санітарного оброблення вагонів, що звільняються від живності.

Під перевезення тварин і птиць необхідно подавати промиті вагони, а для навантаження племінних тварин – попередньо промиті і продезінфіковані. Придатність вагонів для перевезення тварин і птиць встановлюють спеціалісти Держветсанконтролю. Навантаження у вагони, що звільнилися після перевезення хімікатів і мінеральних добрив, без відповідного опрацювання не припускається.

Дикі тварини і звірі повагонними відправленнями перевозяться на умовах, встановлюваних у кожному окремому випадку залізницею за узгодженням із Держветсанконтролем і відправником. Відправники зобов'язані забезпечувати тварин і птиць доброякісними кормами, а також підстилкою на весь шлях проходження, виходячи з установлених термінів доставки. Тварин і птиць повагонними відправленнями перевозять тільки великою швидкістю.

На шляху проходження тварин обслуговує провідник, призначений відправником. Розміщається він у вагоні з тваринами і птицями та повинен виконувати обов'язки, передбачені Правилами перевезень вантажів у супроводі провідників вантажовідправників або вантажоодержувачів. Окремий вагон для проїзду провідників надають на кожні 10-16 вагонів із живністю. Якщо тварини занедужали або не приймають

корм і воду, провідник зобов'язаний заявити про це письмово начальнику станції для повідомлення найближчого по шляху проходження дільничного транспортного ветеринарно-санітарного нагляду. Прирізка хворих тварин на шляху прямування забороняється.

Про прибуття вагонів під розвантаження станція призначення сповіщає одержувача і транспортного ветеринарно-санітарного спостерігача. Тварини і птиці повинні бути оглянуті спеціалістом Держветсанконтролю протягом 6 год з моменту прибуття вагонів на станцію призначення. Якщо він не з'явиться до цього терміну, то при відсутності захворюваності або падежу на шляху дозволяється розвантаження і видача тварин і птиць одержувачу. Тварини і птиці повинні бути прийняті одержувачем і видалені зі станції не пізніше ніж через 12 год після подачі вагона під розвантаження. По закінченні розвантаження одержувач повинен зібрати гній і залишки підстилки в міждверному просторі вагона. Вагони після вивантаження тварин і птиці направляють на санітарну обробку відповідно до вимог Держветсанконтролю.

Очищення, промивання і дезінфекцію вагонів після перевезення живності виконують засобами залізниці за рахунок одержувача. За характером ветеринарно-санітарного оброблення вагони після розвантаження тварин, птиці, а також м'яса і сировини тваринного походження розділяють на три категорії. До першої категорії відносять вагони, у яких перевозили здорових тварин із місць, благополучних на заразні захворювання; до другого – вагони, у яких перевозили тварин хворих або підозрюваних у зараженні заразними хворобами, крім особливо небезпечних і стійких; до третього – вагони, що звільняються після розвантаження тварин, хворих або підозрюваних у зараженні сибірською виразкою, сапом, правцем і іншими особливо небезпечними хворобами. Категорію опрацювання вагонів установлює ветеринарний лікар держветсанконтролю, що видає станції установлені форми ветеринарні свідоцтва. Вагони відправляють відповідно до цих призначень на дезінфекційно-промивальний пункт або станцію за пломбами станції розвантаження по пересильних відомостях (перша категорія) або вантажних документах (друга і третя категорії). В усіх вантажних

документах у графі “Найменування вантажу” указують “У дезінфекцію” і категорію опрацювання, а у вагонному листі роблять відмітки про устаткування, що знаходиться у вагоні.

На дезінфекційно-промивальній станції або пункті вагони першої категорії піддають механічному очищенню від гною і інших забруднень із наступним промиванням гарячою водою. Вагони другої категорії, крім того, опрацьовують дезінфекційними розчинами (хлорного вапна, формальдегіду або їдкого натру). Вагони третьої категорії після механічного очищення, промивання і дезінфекції спочатку піддають повторному промиванню, а потім повторній дезінфекції. На вагони, що пройшли ветеринарно-санітарне опрацювання, органи ветсаннагляду видають станції установленої форми посвідчення на право використання під навантаження. Вагони після перевезення тварин, птиць і сировини тваринного походження використовувати під навантаження інших вантажів без ветеринарно-санітарного опрацювання категорично забороняється.

## **17 Взаємні обов’язки і відповідальність залізниць, відправників та одержувачів вантажів. Види та форми відповідальності по перевезеннях**

Відповідно до ст. 129 Статуту залізниць України [7] обставини, що можуть служити підставою для матеріальної відповідальності залізниці, відправників і одержувачів вантажів, пасажирів, засвідчує комерційний акт (форма ГУ-22) або акт загальної форми (форма ГУ-23), складені на станціях. У необхідних випадках складають також акт про технічний стан вагона або контейнера (форма ГУ-106), акт експертизи вантажу (форма ГУ-104). Комерційний акт – важливий юридичний документ великої доказової сили для визначення відповідальності за втрату, псування та пошкодження вантажів – складають, щоб засвідчити:

- невідповідність найменування, маси або кількості місць вантажу в натурі і перевізному документі;
- пошкодження або псування вантажу, багажу і вантажобагажу;

- виявлення вантажу, багажу, вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу, вантажобагажу;
- повернення залізниці викраденого вантажу;
- відсутність або нестачу перевізних пристроїв відправника, що вказані у накладній;
- знаходження порожнього приватного або зданого в оренду вагона без накладної або знаходження накладної без вагона (в міжнародних сполученнях).

Залізниця зобов'язана скласти комерційний акт, якщо вона виявила всі ці обставини, або наявність їх зазначив одержувач або відправник вантажу. Виконують це в день виявлення несправності і, як правило, на кожне відправлення окремо за письмовим рапортом завідуючого вантажним районом, складом або агента комерційного (прийомоздавача, товарного касира).

Комерційні акти складають у трьох примірниках тільки на бланках встановленої форми, які заповнюють чітко, без виправлень, підчищань. Кожний комерційний акт повинен мати друкарську нумерацію і штампель станції, що склала його. Перший примірник акта направляють у службу комерційної роботи та маркетингу своєї залізниці, другий - видають вантажоодержувачу за його вимогою, а третій - зберігають у справах станції. Якщо комерційний акт складається на станції відправлення або проміжній, то другий примірник його прикладається до перевізних документів і прямує до станції призначення. Про наявність комерційного акта робиться відмітка в накладній.

У комерційному акті повинні бути точно і детально описані стан вантажу і обставини, при яких виявлена несправність. Будь-яких припущень і висновків про причини несхоронності перевезення або вини відправника і залізниці в акт вносити не допускається. На всі питання в графах бланка необхідно давати точні відповіді. У акті повинно бути зазначено, чи правильно завантажений, розміщений і закріплений вантаж, а якщо допущене порушення, то яке саме. Комерційний акт підписують начальник станції або його заступник і особи, що брали участь в перевірці вантажу, а також одержувач, якщо він брав участь у перевірці. При відсутності вантажоодержувача комерційний акт повинен бути підписаний не менше ніж трьома особами:

начальником станції або його заступником, агентом комерційним (прийомоздавачем, товарним касиром), завідувачем вантажним районом або іншою особою.

До першого примірника комерційного акта, що висилається в управління або дирекцію залізниці, прикладають пломби (ЗПП), зняті з вагона, у якому прямував вантаж. Їх прикріплюють кінцями дроту до окремого аркуша картону, на якому повинен бути зазначений номер комерційного акта. Крім пломб (ЗПП), до акта додаються такі документи: вагонний лист, технічний акт про несправність вагона, копія акта проміжної станції, сертифікати і якісні посвідчення, акт експертизи, копії фактур, рахунків тощо. В управлінні або дирекції залізниці перевіряють правильність оформлення акта, наявність усіх додатків, підписів тощо. Згідно з комерційними актами, складеними станціями своєї залізниці, визначають станцію і залізницю, відповідальну за несхоронність, після чого акт направляється винній станції для розслідування.

Акти загальної форми складаються для засвідчення обставин, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу та вантажобагажу і можуть бути підставою для матеріальної відповідальності у випадку:

- утрати документів, прикладених відправником до накладної;
- затримки 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 та бункерних піввагонів після наливу і зливу;
- подачі залізницею неочищених вагонів під завантаження засобами відправниками, порту, пристані;
- відсутності пломб (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 втрату наданих залізницею перевізних пристосувань;

- відмови вантажовласника від підписання: облікової картки виконання плану перевезень вантажів, накопичувальної картки, відомості плати за користування вагонами (контейнерами);

- самовільного зайняття залізницею вагонів і контейнерів, які належать підприємствам, організаціям, установам або орендовані ними;

- затримки вагонів (контейнерів), пов'язаної з митним оформленням вантажу, а також затримки 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 про технічний стан вагона (контейнера) складають при виявленні течі, псуванні або підмочуванні вантажу внаслідок несправності вагона обов'язково в той же день і не пізніше ніж комерційний акт. Перший примірник акта про технічний стан вагона (контейнера) прикладають до першого примірника комерційного акта, другий - залишається в справах станції. Підписують цей акт представник вагонного депо або дільниці і черговий по станції.

Підставою для відповідальності залізниці за несхоронність вантажу служить факт його втрати, недостача, псування і пошкодження. Під утратою вантажу розуміють фактичну неможливість видачі його одержувачу після закінчення терміну доставки і додаткового часу на очікування (30 днів під час перевезення в прямому сполученні, чотирьох місяців із дня приймання до перевезення в прямому змішаному залізнично-водному сполученні). Втратою вважається як фактичне знищення вантажу, так і прострочення в його доставці понад зазначені терміни. Таким чином, для виникнення відповідальності не має значення, чи знаходиться утрачений вантаж фактично ще на шляху прямування або виданий іншій особі. Неприбуття вантажу повинно бути засвідчено відміткою станції призначення в накладній.

Недостача вантажу означає, що залізниця (перевізник) видає його одержувачу менше (за кількістю місць або маси), ніж зазначено в перевізному документі. Під пошкодженням вантажу розуміють зниження його цінності, фізичну або механічну зміну (поломка, бій, потертість, підмочення, забруднення). Псування означає погіршення якості внаслідок зміни хімічних або біологічних властивостей (гниття, підмерзання тощо).

Ст. 111 Статуту залізниць України передбачає обставини, при яких залізниця звільняється від відповідальності за несхоронність перевезення. До першої групи відносяться обставини, наявність яких залізниця повинна довести. Залізниця звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок обставин, яким вона не могла запобігти і усунення яких від неї не залежало, зокрема:

- завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений, несправний вагон або контейнер при здвоєних операціях;

- недостача вантажу не перевищує норм природної витрати і граничного розходження визначення маси на вагонних вагах;

- зіпсований (частково чи повністю) ШПВ прибув без порушення встановленого режиму перевезень, і термін його доставки не перевищив граничного терміну, встановленого Правилами перевезення вантажів;

- недоліки тари або упакування, що не могли бути помічені при зовнішньому огляді при прийманні вантажу до перевезення; тара, що не відповідає властивостям вантажу або стандартам, якщо слідів пошкодження її на шляху прямування не виявлено (укладка скловиробів у ящики без м'якої прокладки тощо);

- здача вантажу до перевезення без указання в накладній його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних заходів під час перевезення або збереженні (небезпечні, ШПВ тощо);

- стихійні лиха (землетруси, повені, пожежі тощо);

- вантаж прибув у справному вагоні (контейнері) із справними пломбами (ЗПП) відправника або на справному



відкритому рухомому складі без перевантаження в дорозі прямування зі справним захисним маркуванням, ув'язкою або при наявності інших ознак, що свідчать про цілість вантажів;

- недостача, псування або пошкодження відбулися внаслідок природних причин, пов'язаних із перевезенням на відкритому рухомому складі (вивітрювання, вплив дощу, снігу тощо);

- вантаж супроводжував провідник відправника або одержувача. Відповідальність за несхоронність, яка виникла внаслідок того, що провідник не виконав своїх обов'язків, несе організація, що призначила його.

Відповідності до ст. 114 Статуту залізниць України залізниця зобов'язана відшкодувати збиток у розмірі дійсної вартості втраченого або відсутнього вантажу. Втрата вантажу, зданого до перевезення з оголошеною цінністю, відшкодовується в розмірі оголошеної цінності, але не вище дійсної вартості (у цьому випадку залізниця повинна довести, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість).

За порушення у роботі, що призвели до виникнення збитків від незбережених перевезень, працівники притягаються до дисциплінарної відповідальності, матеріальної та інших видів відповідальності, передбаченої законодавством України. З винних осіб стягуються відповідні суми на відшкодування завданих збитків.

## **18 Розслідування незбережених перевезень і розшук вантажів. Організація контрольно-ревізійної роботи**

### **18.1 Розслідування несхоронності перевезення вантажів**

Основна задача розслідування випадків несхоронності вантажів – виявлення причин, що викликали її або сприяли їй, встановлення і при необхідності покарання винних, а також проведення заходів, що попереджують несхоронність перевезення. До розслідування кожного випадку несхоронності і роз'єднання вантажів від документів приступають негайно після виявлення цього факту, одержання оперативного повідомлення

або комерційного акта з інших станцій. Розслідування повинно бути закінчене в декадний термін, за винятком випадків, розслідуванням яких залізниця займається разом із портами, пароплавствами і іноземними залізницями.

Начальник станції (або його заступник з вантажної роботи) щодня особисто розглядає комерційні акти, що надійшли для розслідування, і оперативні повідомлення та спрямовує їх із своїми вказівками для реєстрації і опрацювання в актову-пошукову групу станції (актовий стіл, агенту з розшуку вантажів тощо).

Розслідування несхоронності вантажів виконується начальником станції (чи за дорученням його заступником) шляхом ретельного розгляду всіх матеріалів справи і документів, особистого опитування працівників, огляду вантажу, перевірки складів.

Розслідуванням повинні бути виявлені:

- причини, що викликали несхоронність;
- безпосередні винуватці розкрадання, пошкодження вантажу, неправильного зважування, засилання його не за призначенням тощо;
- працівники, що своїми неправильними діями і порушеннями посадових обов'язків сприяли виникненню несхоронності.

Якщо несхоронні перевезення відбулися з вини воєнізованої охорони, до розслідування залучається начальник (команди) загону. При розслідуванні псування або втрати вантажів при пожежі особливу увагу звертають на з'ясування обставин, що викликали її виникнення або сприяли їй, а також на те, чи були вжиті всі необхідні заходи до своєчасної ліквідації пожежі. Порядок розслідування різних видів несхоронних перевезень викладений у службовій інструкції з актової претензійної роботи на залізницях.

Значна претензійна робота та робота з питань забезпечення збереженості вантажів проводиться різними структурними підрозділами Укрзалізниці, особливо Головним комерційним управлінням. Робота главку направлена на розгляд претензій в транзитних перевезеннях, участь та захист інтересів Укрзалізниці на претензійних нарадах компетентних органів залізничних

адміністрацій, проведення претензійних нарад залізниць України з розмежування відповідальності за небережені перевезення вантажів тощо. Претензійна робота главку на прикладі 2008 р. наведена на рисунку 4, а робота з питань забезпечення збереженості вантажів – на рисунку 5.

## **18.2 Організація контрольно-ревізійної роботи**

На залізницях України відкрито для вантажних операцій більше однієї тисячі залізничних станцій. Загальний штат контрольно-ревізійного апарату комерційних господарств залізниць України складає дещо більше 100 одиниць, з них: дорожніх комерційних ревізорів – шість, старших комерційних ревізорів дирекцій залізничних перевезень – 26, дільничних комерційних ревізорів – близько 90. Найбільша середня кількість станцій, відкритих для вантажних операцій, які припадають на одного комерційного ревізора, – на Донецькій – 15,6 та Львівській залізницях – 14,2 станцій.

Щорічно комерційними ревізорами проводиться від 11 до 13 тисяч перевірок, з них (за останні роки) 36,5 % з питань безпеки руху, 10,5 % - з питань схоронності вантажів, які перевозяться залізничним транспортом, 14,5 % - з питань використання вагонів, 14,5 % - з питань очищення вагонів після вивантаження, інші – 23,5 %.

За результатами перевірок та ревізій щорічно притягається до відповідальності 2,5-3,5 тис. працівників, з них до дисциплінарної відповідальності – 850-950, до матеріальної відповідальності (позбавлені преміальної оплати) – 2,0-2,5 тисячі, звільнено з займаних посад – до 10 щорічно.

Під час проведення перевірок комерційними ревізорами виявляються недобори належних платежів за вантажні перевезення на загальну суму 2-3 млн грн. За минулі роки комерційними ревізорами найбільші суми недоборів за видами платежів виявлені за зберігання вантажів, користування вагонами, маневрову роботу, подавання й забирання вагонів. Основними причинами виникнення недоборів є незадовільне знання причетними працівниками нормативної бази комерційної діяльності, недоведення або несвоєчасне доведення керівниками

станцій та комерційними ревізорами наказів, розпоряджень, роз'яснень щодо нарахування платежів за вантажні перевезення. Зазначене вище свідчить про незадовільний рівень проведення керівниками станцій та комерційними ревізорами технічних навчань з працівниками комерційного господарства.

Практично багатьма комерційними ревізорами не виконуються вимоги керівництва Укрзалізниці щодо проведення технічних навчань на станціях за результатами комплексних перевірок цих станцій. Робота комерційних працівників (особливо керівного складу) повинна спрямовуватись на ліквідацію вказаних недоліків.





## Список літератури

1 Правила перевезень вантажів залізничним транспортом України [Текст]: офіційне видання : затв. наказом Мінтрансу України від 09.12.2002. - К.: ТОВ "Видавничий дім "САМ", 2004. - Ч. 1. - 432 с. - ISBN 966-8714-02-4.

2 Інструкція з ведення станційної комерційної звітності [Текст]: офіційне видання : затв. наказом УЗ від 04 червня 2003 р. № 147-Ц. – К.: Укрзалізниця, 2003. - 225 с.

3 Інструкція про порядок складання облікових та звітних форм з перевезень вантажів в універсальних і спеціалізованих контейнерах [Текст]: офіційне видання : затв. наказом УЗ від 27 грудня 2000 р. № 616-Ц. – К.: Укрзалізниця, 2001. - 25 с.

4 Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/n0001697-96>.

5 Правила обчислення термінів доставки вантажів [Текст] : офіційне видання : затв. наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 ([z0861-00](#)) // Офіційний вісник України. – 2000. - № 48. - С. 171.

6 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении [Електронний ресурс] : додаток 14 «Правила размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах». – Режим доступу : [http://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/terms\\_of\\_freight/page-2/](http://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/page-2/).

7 Статут залізниць України [Текст]: нормат.-правовий акт: затв. Кабміном України № 457 від 06 квітня 1998 р. – К.: Транспорт України, 1998. – 84 с.

8 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики [Текст] : нормативный документ [официальное издание : утв. на 13 заседании Совета по железнодорожному транспорту № ДЧ-1835 от 19 октября 2001 г.]. - Москва : Издат.-полиграф. предприятие «Желдоркнига», 2001. - 192 с.

9 Інструкція з перевезення негабаритних і великовагових вантажів залізницями України [Текст]: нормативний документ

[офіційне видання: затв. наказом Мінтрансу України № 1026 від 23 листопада 2004 р. – К.: Укрзалізниця, 2004. - 355 с.

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

11 Правила комерційного огляду поїздів та вагонів [Текст]. – К.: ТОВ «Швидкий рух», 2006.– 32 с.

12 Типовий технологічний процес роботи пункту комерційного огляду поїздів (ПКО) [Текст]. – К.: ТОВ «ВД «Мануфактура», 2007.– 28 с.

13 Котенко, А. М. Управління вантажною і комерційною роботою на залізничному транспорті [Текст]: підручник / А.М. Котенко. - Харків: ПП вид-во "Нове слово", 2003. - Ч. 1. - 388 с. - ISBN 966-7593-31-2.

14 Правила безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом [Текст]: офіційне видання: затв. наказом Міністерства транспорту України № 567 від 16 жовтня 2000 р. – К.:Укрзалізниця, 2009. – 754 с.

15 ПКО у забезпеченні безпеки руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uz.gov.ua>.

16 Запара, В.М. Аналіз роботи пунктів комерційного огляду на станції Красний Лиман Донецької залізниці [Текст] / В.М. Запара, Я.В. Запара, К.С. Акулініна // Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. - 2012. - Вип. 128. – С. 17-21.









Рисунок 4 – Претензійна робота Головного комерційного управління Укрзалізниці за 2008 р.

## **Збереженість вантажів**

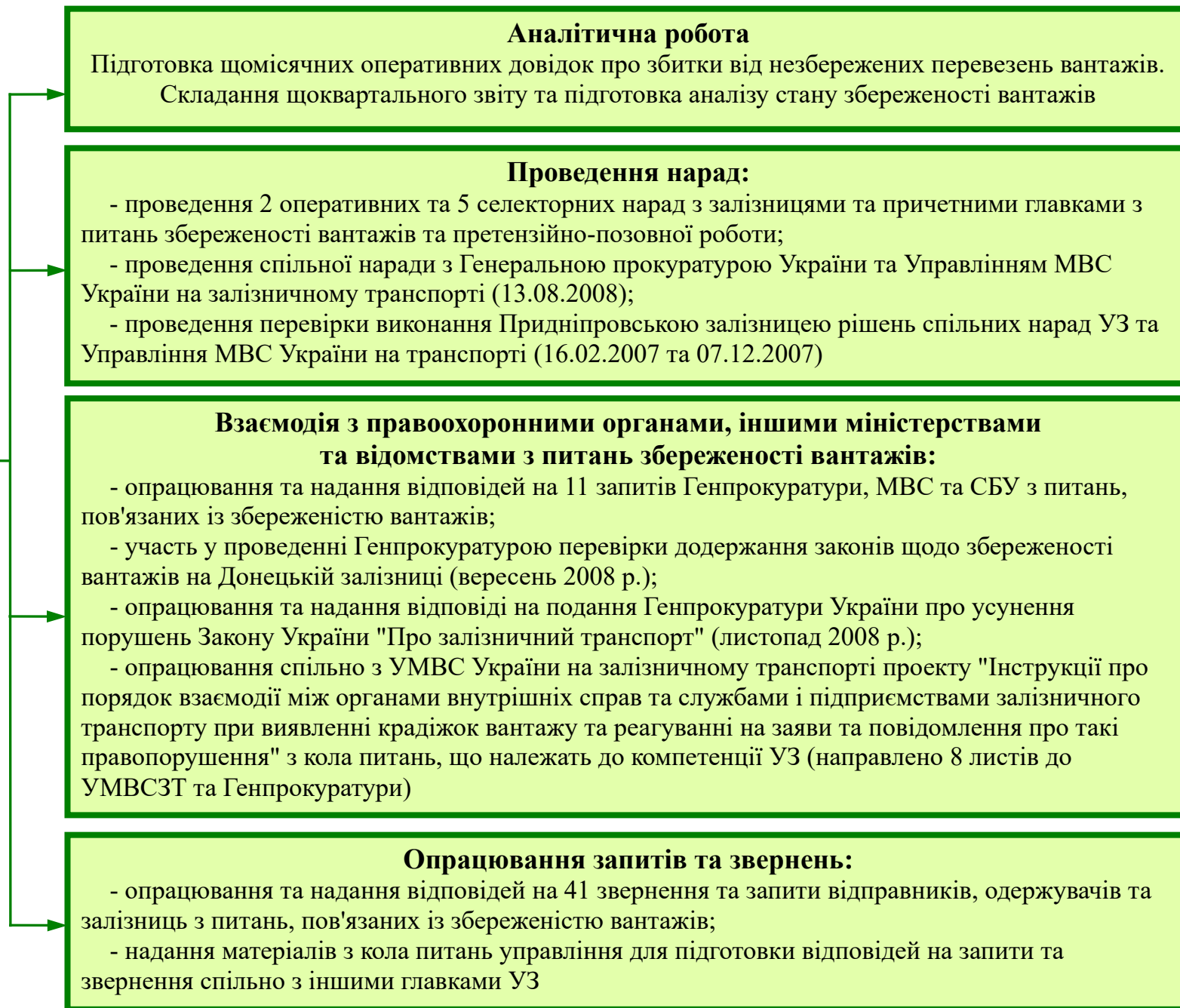


Рисунок 5 - Робота Головного комерційного управління Укрзалізниці з питань забезпечення збереженості вантажів за 2008 р.