

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**Державний економіко-технологічний університет транспорту**

**Кафедра «Менеджмент організацій і логістика»**

**Чорний В.В.**

**МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

Конспект лекцій для студентів спеціальності 8.03060101 «Менеджмент організацій і адміністрування (за видами економічної діяльності)»

Київ 2015

УДК 656.2

**Чорний В.В.**

**Міжнародні перевезення:** Конспект лекцій для студентів спеціальності 8.03060101 «Менеджмент організацій і адміністрування (за видами економічної діяльності)» / Чорний В.В. – К.: ДЕГУТ, 2015.– 61 с.

Конспект лекцій містить фактичний матеріал з дисципліни «Міжнародні перевезення».

Конспект лекцій розглянуто та затверджено на засіданні кафедри «Менеджмент організацій і логістики» (протокол № 5 від 03.12.2014 р.) та на засіданні методичної комісії факультету економіки і менеджменту (протокол № 4 від 25.12.2014 р.).

Призначений для студентів спеціальності «Менеджмент організацій і адміністрування (за видами економічної діяльності)» за ОКР «магістр» всіх форм навчання.

*Укладач:* **В.В. Чорний**, к.е.н., професор

*Рецензенти:* **Г.Ю. Кучерук**, д.е.н., доц., завідувач кафедри «Логістика»;

**С.М. Внукова**, к.е.н., директор ДП «Український Державний розрахунковий центр міжнародних перевезень»

## ЗМІСТ

Вступ.....	4
Змістовний модуль № 1 «Організаційне забезпечення міжнародних перевезень».....	5
Тема № 1 «Роль та значення міжнародних перевезень у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності держави».....	5
Тема № 2 «Загальні положення Угоди про міжнародне вантажне сполучення».....	9
Тема № 3 «Основні правила приймання вантажів до перевезення».....	12
Тема № 4 «Основні положення щодо перевезення небезпечних вантажів».....	17
Змістовний модуль 2. «Економіко-правове забезпечення міжнародних перевезень».....	29
Тема № 5 «Ціноутворення на міжнародні вантажні залізничні перевезення».....	29
Тема № 6 «Особливості нарахування провізних платежів за транзитні перевезення вантажів залізницями України».....	38
Тема 7 «Основні положення щодо виконання договору перевезення».....	45
Тема 8 «Відповідальність залізниць по міжнародних вантажних перевезеннях».....	52
Література.....	60

## ВСТУП

Поглиблення транспортно-економічних зв'язків між підприємствами різних країн зумовлює необхідність ефективного забезпечення перевезень вантажів у міжнародному сполученні. Географічне розташування України, розвинута транспортна мережа, наявність незамерзаючих морських портів сприяють формуванню її транзитного потенціалу, використання якого у вантажних перевезеннях є джерелом не тільки суттєвого збільшення надходжень до державного бюджету, але й фінансування розвитку транспорту. У використанні транзитного потенціалу України ключова роль належить залізничному транспорту як основи транспортної інфраструктури країни. У зв'язку з цим при підготовці фахівців зі спеціальності «Менеджмент організацій і адміністрування (за видами економічної діяльності)» особливу актуальність набувають знання щодо ефективного управління міжнародними перевезеннями вантажів залізничним транспортом. Саме тому до варіативної компоненти навчального плану підготовки магістрів за спеціальністю 8.03060101 «Менеджмент організацій і адміністрування (за видами економічної діяльності)» введено дисципліну «Міжнародні перевезення», мета якої полягає у оволодінні теорією та практикою результативного управління міжнародними перевезеннями вантажів залізничним транспортом на сучасному етапі економічного розвитку України.

Завданнями зазначеної дисципліни є: розуміння сутності управління міжнародними залізничними перевезеннями; формування в студентів сучасного системного мислення та комплексу спеціальних знань у галузі управління перевезенням вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні; вивчення особливостей міжнародних вантажних залізничних перевезень на сучасному етапі економічного розвитку.

У результаті вивчення дисципліни «Міжнародні перевезення» студент повинен володіти знаннями щодо основних положень організації та управління перевезенням вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні, для чого йому необхідно знати: основні положення Угоди про міжнародне вантажне сполучення; методичні основи нарахування провізних плат за перевезення вантажів у міжнародному сполученні; особливості перевезення вантажів у міжнародному сполученні. Закріплення теоретичного матеріалу і набуття окремих практичних навичок в сфері організації та управління вантажними залізничними перевезеннями у міжнародному сполученні, які необхідні сучасному менеджеру-економісту, потребують відповідних практичних занять. Конспект лекцій призначено для надання допомоги студентам в опануванні теоретичного матеріалу з даної дисципліни.

Конспект лекцій відповідає вимогам організації навчального процесу за кредитною трансферно-накопичувальною системою: теми лекцій розбиті на 2 модулі (змістовний модуль № 1 «Організаційне забезпечення міжнародних перевезень», змістовний модуль № 2 «Економіко-правове забезпечення міжнародних перевезень»).

# **Змістовний модуль 1. Організаційне забезпечення міжнародних перевезень**

## **Тема 1**

### **Роль та значення міжнародних перевезень у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності держави**

#### **План**

*1.1. Роль та значення міжнародних перевезень у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності держави.*

*1.2. Документи, що регламентують організацію та здійснення міжнародних залізничних вантажних перевезень.*

Література: [3, 6, 8, 17, 18].

#### ***1.1. Роль та значення міжнародних перевезень у здійсненні зовнішньоекономічної діяльності держави***

Економічні перетворення, які відбуваються в Україні, мають на меті поступову інтеграцію українських підприємств до системи міжнародних економічних зв'язків, з одного боку, і залучення іноземних підприємств до діяльності в Україні – з другого. Значимість таких зв'язків у розвитку країн, у тому числі й України, постійно зростає. Історичний розвиток ряду країн підтверджує позитивний вплив і вигідність розширення участі кожної з них у міжнародному поділі праці та у різноманітних формах міжнародних зв'язків.

Очевидним є той факт, що зовнішньоекономічна діяльність кожної країни є важливою умовою її економічного зростання. Особливо це актуально за сучасних умов, коли набувають інтенсивного розвитку процеси міжнародної економічної інтеграції, транснаціоналізації, міжнародного поділу праці, глобалізації світового господарства.

Зовнішньоекономічна діяльність – діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на взаємовідносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами;

Зовнішньоекономічна діяльність сприяє розвитку перспективних напрямів експортного потенціалу; саме за рахунок зовнішньоекономічної діяльності наша країна вирішує проблему нестачі енергоносіїв, новітніх машин та устаткування, технологій, деяких товарів народного споживання.

Основні мотиви розвитку зовнішньоекономічної діяльності:

розширення ринку збуту своєї продукції за національні межі з метою збільшення прибутку;

закупка необхідної сировини, комплектуючих виробів, нових технологій і обладнання;

залучення інжинірингових та інших послуг для потреб виробництва, з урахуванням їх унікальності, вищої якості і нижчих цін порівняно з внутрішнім ринком;

залучення іноземних інвестицій з метою модернізації виробництва, зміцнення експортного потенціалу і конкурентних позицій на світових товарних ринках;

участь у міжнародному поділі праці, спеціалізації і кооперуванні виробництва з метою успішного розвитку своєї економіки.

Здійснення зовнішньоекономічної діяльності неможливе без встановлення між відповідними державами регулярних транспортних зв'язків, за допомогою яких здійснюються транскордонні переміщення пасажирів, вантажу та багажу. Причому прогрес у міжнародному обміні людьми, капіталами, товарами та послугами перебуває у тісній залежності від розвитку міжнародних перевезень.

Зовнішньоекономічна діяльність загалом і зовнішньоторговельна зокрема тісно пов'язані з транспортними операціями. Транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди і тим самим не тільки обумовлюють практичну реалізацію договору купівлі-продажу, але і помітно впливають на контрактну ціну товару. Зусилля підприємства навіть за високої якості експортної продукції можуть бути зведені нанівець незадовільною організацією транспортного обслуговування і помилками при виборі базисних умов постачання товарів, транспортних умов у договорах купівлі-продажу.

Під міжнародним перевезенням розуміють перевезення вантажів і пасажирів між двома і більше державами, що виконується на умовах, які встановлені укладеними цими державами міжнародних угод. Характерною особливістю правового регулювання у цій сфері є те, що основні питання перевезень вирішуються в міжнародних угодах (транспортних конвенціях), що містять уніфіковані норми, однаково визначають умови міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Угоди містять вимоги до перевізної документації, визначають порядок прийому вантажу до перевезення і видачу його в пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру пред'явлення до перевізника претензій та позовів. Транспортними конвенціями визначаються основні умови перевезень вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні, встановлюються міжнародні тарифи, порядок і умови відповідальності перевізника і ін.

У сучасних умовах господарювання гнучка, надійна, недорога транспортна система, яка дозволяє здійснювати міжнародні перевезення, набуває вирішального значення, що обумовлюється як постійним зростанням транснаціональних потоків товарів, послуг, капіталів, робочої сили, так і збільшенням міжнародного транзиту вантажів. Для багатьох країн транзитні вантажні перевезення стали важливим джерелом експортних послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Україна посідає важливе місце у мережі транспортних сполучень, оскільки через її територію проходять кілька міжнародних транспортних коридорів, які дають можливість значно скоротити терміни і зменшити вартість доставки вантажів між Азією та Європою.

Основний обсяг вантажообігу світової зовнішньої торгівлі припадає на міжнародні морські перевезення – майже 60 %. Основну частину міжнародних морських вантажопотоків складають масові наливні й навалні вантажі – сира нафта, нафтопродукти, залізна руда, кам'яне вугілля, зерно тощо. З інших виділяються генеральні вантажі, тобто готова промислова продукція, напівфабрикати, продукти харчування.

На залізничний транспорт припадає майже чверть загального обсягу світової зовнішньої торгівлі. Залізниці є найбільш рентабельним видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом – кам'яного вугілля, руди, піску, сільськогосподарської продукції та лісоматеріалів – на далекі відстані. Останнім часом залізниці почали збільшувати кількість послуг з урахуванням специфіки клієнтів. Було створено нове обладнання для більш ефективної обробки вантажів окремих категорій товарів, платформи для перевезення автомобільних причепів (рейсовий контрейлер), почали надаватися послуги в дорозі, такі як переадресування уже відвантажених товарів у інший пункт призначення прямо на маршруті й обробка товарів під час перевезення. До переваг цього виду транспорту належить низька вартість перевезення (друга після найдешевшого водного транспорту), доступність для перевізників, учасників зовнішньоекономічної діяльності. За перевізною спроможністю залізничний транспорт посідає друге місце після водного, що свідчить про його значимість. Залізничний транспорт здатний перевозити великогабаритні вантажі, продукцію видобувної промисловості та інші найрізноманітніші вантажі.

Більше 10 % світового вантажообігу в наш час перевозить повітряний транспорт. Цей вид транспорту набуває все більшого значення. Найбільш швидкими темпами частка авіації у світових перевезеннях зростала у 80-ті роки ХХ ст.: із 1 % в 1985 р. до 1,5 % у 1992 р. Хоча тарифи вантажних авіаперевезень набагато вищі залізничних або автомобільних тарифів, транспортування повітрям є ідеальним у тих випадках, коли основне значення має швидкість або/і коли необхідно досягти віддалених ринків. Серед вантажів, що найчастіше доставляються повітрям, – продукти, які швидко псуються (свіжа риба, живі квіти, фрукти), і невеликі вироби високої вартості (прилади, ювелірні вироби). Використання авіаційного транспорту дозволяє підприємствам знизити необхідний рівень товарних запасів, зменшити число складів, скоротити витрати на упаковку.

Вантажний автотранспорт постійно збільшує свою частку в міжнародних перевезеннях. Цей вид перевезень надзвичайно гнучкий щодо маршрутів і графіків руху. Вантажівки в змозі перевозити товар «від дверей до дверей», позбавляючи відправника зайвих перевезень. Вантажівки – рентабельний вид транспорту, коли йдеться про перевезення на невеликі відстані дорогих товарів. У багатьох випадках автотранспортні тарифи конкурентні порівняно з тарифами залізниць, але при цьому вантажівки звичайно забезпечують більш високу оперативність послуг, що надаються. Для перевезення вантажів між країнами використовуються в основному великовантажні автомобілі з кузовом фургонного типу. Деякі види

автомобілів мають фургони, обладнані холодильними установками, що дозволяє їм перевозити на міжнародних автотрасах вантажі, що швидко псуються.

## ***1.2. Документи, що регламентують організацію та здійснення міжнародних залізничних вантажних перевезень***

Міжнародні залізничні перевезення здійснюються на основі двосторонніх і багатосторонніх міждержавних угод, а також міжнародної залізничної накладної. Залізнична накладна є договором перевезення. Вона виконує функції підтвердження прийому вантажу до перевезення, товаросупровідного документа і договору про перевезення.

Значну роль в регулюванні міжнародних залізничних перевезень відіграють міжнародні угоди. Вони ж визначають форму залізничної накладної.

У практиці міжнародної торгівлі широко використовується форма накладної, розроблена Міжнародною конвенцією по перевезеннях вантажів залізницею — МГК, яка з 1984 р. називається КОТІФ – (Угода про міжнародні вантажні перевезення). Учасниками КОТІФ є 33 держави. Це головним чином країни Європи, а також деякі країни Азії і Північної Африки.

Текст накладної за КОТІФ друкується на стандартних бланках зазвичай на двох мовах. Скріплена штемпелем перевізника, вона супроводжує вантаж, а дублікат залишається у вантажовідправника. До накладної додається товаросупровідна документація: відвантажувальна специфікація, сертифікат якості, пакувальний лист тощо.

Між колишніми соціалістичними країнами Європи й Азії була укладена багатостороння конвенція про міжнародну залізничну угоду (СМГС). З деякими доповненнями вона використовується і в даний час. Її учасники — країни СНД, колишні соціалістичні країни Азії (Китай, Монголія, Північна Корея, В'єтнам), Болгарія і Польща, Угорщина, Чехія, Словачія, Румунія, які денонсували СМГС, однак готові користуватися її положеннями.

Головне призначення СМГС полягає в тому, що для всіх залізниць – учасниць Угоди вона встановлює єдині перевізні документи. Угода складається з 8 розділів, в яких регулюється весь комплекс питань транспортного процесу: укладання договору перевезення, порядок прийому вантажів до перевезення, накладна, вирахування провізних платежів та ін. СМГС доповнюється низкою тарифів, правил та інструкцій.

Укладання договору міжнародного перевезення вантажів за СМГС оформляється накладною єдиного зразка, що складається з 5 листків:

1. Оригінал накладної – супроводжує вантаж до станції призначення і видається одержувачу разом з 5-м листком.

2. Дорожна відомість – супроводжує вантаж до пункту призначення і залишається в пункті призначення.



3. Дублікат накладної – віддається відправнику після укладення договору перевезення.

4. Лист видачі вантажу – супроводжує відправлення до станції призначення і залишається в цьому пункті.

5. Лист – повідомлення про прибуття вантажу – супроводжує відправлення до станції призначення і видається одержувачу разом з оригіналом накладної і вантажем.

Крім того, заповнюється необхідна кількість додаткових примірників дорожньої відомості (для дороги відправлення, транзитних доріг і митних органів).

Відправник вантажу одночасно з поставкою вантажу до перевезення для кожного відправлення видає станції відправлення накладну та її дублікат. Вони виконують різні функції. Накладна після наложения штемпелю станції є доказом укладення договору перевезення і основним перевізним документом. Дублікат накладної є підтвердженням укладення договору перевезення і розпискою залізниці в прийнятті вантажу до перевезення. Накладну і дублікат заповнює вантажовідправник. Накладна повинна бути заповнена з дотриманням всіх правил СМГС.

Крім названих в Україні діють й інші важливі угоди в галузі міжнародних залізничних перевезень.

### ***Контрольні запитання:***

1. Хто є учасниками зовнішньоекономічної діяльності?
2. Яке місце посідає залізничний транспорт у вантажообігу світової зовнішньої торгівлі?
3. В чому полягає головне призначення СМГС?

## **Тема 2**

### **Загальні положення Угоди про міжнародне вантажне сполучення**

#### **План**

- 2.1. Загальні положення Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС).***
- 2.2. Укладання договору перевезення.***

Література: [1, 3, 8, 14, 15, 17, 20].

#### ***2.1. Загальні положення Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС)***

Для організації вантажних залізничних перевезень у прямому міжнародному сполученні міністерства, у підпорядкуванні яких знаходяться залізниці Азербайджану, Білорусі, Болгарії, Угорщини, В'єтнаму, Грузії, Ірану, Казахстану, Китаю, Північної Кореї, Киргизстану, Латвії, Литви,

Молдови, Монголії, Польщі, Російської Федерації, Таджикистану, Туркменістану, Узбекистану, України і Естонії в особі своїх уповноважених уклали між собою Угоду про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС). Ця Угода є міжвідомчим міжнародним нормативним актом, яка під егідою Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) набула чинності з 1 листопада 1951 р. Пряме міжнародне залізничне сполучення в контексті СМГС означає здійснення перевезення вантажів залізницями країн-учасниць Угоди за одним договором перевезення в міжнародному сполученні з оформленням одного (єдиного) транспортного документа (накладної) та за єдиною ціною (залізничним тарифом), встановленою за весь шлях перевезення.

Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення складається з 8 розділів та 22 додатків. Загальні положення цієї Угоди містяться в першому розділі, який складається з 6 статей. Стаття 1 визначає країни-учасниці Угоди. Стаття 2 визначає сферу застосування Угоди. Положення СМГС поширюються тільки на перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні мережею залізниць країн-учасниць Угоди.

Стаття 3 визначає зобов'язання залізниць здійснювати перевезення. Це означає, що кожна залізниця, яка бере участь у міжнародному вантажному перевезенні, зобов'язана здійснювати на умовах СМГС перевезення всіх вантажів, крім названих, по-особливому. Вантажі перевозять між усіма станціями, відкритими для вантажних операцій у внутрішніх (національних) сполученнях країн-учасниць Угоди.

У статті 4 визначається перелік предметів, які не допускаються до перевезень у прямому міжнародному залізничному сполученні: предмети, перевезення яких заборонене хоча б в одній країні, залізниці якої мали б брати участь у перевезенні; предмети, що становлять монополію поштового відомства хоча б однієї країни, залізниці якої мали б брати участь у перевезенні; небезпечні вантажі, перевезення яких не передбачене додатком 2 до СМГС (розривні снаряди, вибухові речовини, радиоактивні речовини тощо); окремі дрібні відправки; вантажі масою понад 1,5 тонн у критих вагонах з дахом, що не відкривається, у перевантажувальному сполученні.

Статтею 5 визначається перелік предметів, що допускаються до перевезення з дотриманням особливих умов: перевезення залізничного рухомого складу на своїх осях, живих тварин, швидкопсувних вантажів, довгомірних, великовагових вантажів, негабаритних вантажів, тощо.

У статті 6 наводиться інформація про спеціальні положення, які мають застосовуватися для певних перевезень (для перевезення небезпечних вантажів, при перевезенні вантажів у супроводженні провідників, при перевезенні швидкопсувних вантажів, при перевезенні автотракторної техніки, при інтермодальних перевезеннях тощо).

## ***2.2. Укладання договору перевезення***

Укладання договору перевезення є одним з найважливіших етапів організації і виконання перевезення вантажів у прямому міжнародному

залізничному сполученні. Документом, що підтверджує факт укладання договору перевезення вантажу у міжнародному залізничному сполученні, є накладна. При чому договір перевезення оформляється накладною СМГС єдиного зразка, яка складається з таких листів:

- 1 – оригінал накладної;
- 2 – дорожня відомість;
- 3 – дублікат накладної;
- 4 – лист видачі вантажу;
- 5 – лист повідомлення про прибуття вантажу.

Одночасно з пред'явленням вантажу до перевезення вантажовласник для кожної відправки повинен представити станції відправлення правильно заповнену і підписану накладну. Накладна має бути заповнена в суворій відповідності з поясненнями щодо заповнення накладної.

До накладної оформляється необхідна кількість примірників дорожньої відомості: два примірники для залізниці відправлення і по одному примірнику для кожної транзитної залізниці, що бере участь в перевезенні.

Лист 1 (оригінал накладної) супроводжує вантаж до станції призначення і видається одержувачу вантажу разом з листом 5 (повідомлення про прибуття вантажу). Лист 2 (дорожня відомість) супроводжує вантаж до станції призначення і залишається на залізниці призначення. Лист 3 (дублікат накладної) повертається вантажовласнику після укладення договору перевезення. Лист 4 (лист видачі вантажу) супроводжує вантаж до станції призначення і залишається на залізниці призначення. Лист 5 (повідомлення про прибуття вантажу) супроводжує вантаж до станції призначення і видається одержувачу вантажу разом з листом 1 (оригінал накладної) і вантажем.

Бланки накладної мають формат А4 і друкуються:

- 1) для перевезення вантажів малою швидкістю – шрифтом чорного кольору на білому папері;
- 2) для перевезення вантажів великою швидкістю – шрифтом чорного кольору на білому папері з нанесенням червоних смуг шириною 1 см на лицьовій і зворотній сторінках біля верхнього і нижнього країв.

Вибір вантажовласником бланку накладної білого кольору або бланку накладної з червоними смугами вказує, малою або великою швидкістю має бути перевезений вантаж на усьому шляху прямування.

Усі відомості в накладну мають бути внесені вантажовласником або залізницею у відповідні графи.

У накладній вантажовласник повинен вказати вихідні прикордонні станції країни відправлення і транзитних країн, через які повинен проїхати вантаж. Якщо існує можливість перевезення вантажів від вихідної прикордонної станції через декілька вхідних прикордонних станцій сусідньої країни, то в накладній має бути вказана також вхідна прикордонна станція, через яку здійснюватиметься перевезення.

Вантажовласник по можливості вказує ті прикордонні станції, відстань перевезення через які від станції відправлення до станції призначення є

найкоротшою. Для транзитних залізниць вантажовласником мають бути вказані тільки ті прикордонні станції, які приведені у використуваному для цього міжнародного перевезення транзитному тарифі.

Вантажі мають бути поійменовані в накладній таким чином:

- небезпечні вантажі, що допускаються до перевезення, мають бути поійменовані відповідно до вимог Правил перевезення небезпечних вантажів;

- вантажі, що перевозяться транзитом по залізницях, які беруть участь в СМГС, іменуються по номенклатурі використуваного для цього міжнародного перевезення транзитного тарифу. Окрім цього найменування вантажовласник може в дужках вказати найменування вантажу по номенклатурі внутрішніх тарифів, що діють на залізницях відправлення і призначення;

- вантажі, що перевозяться між двома сусідніми країнами, якщо між залізницями цих країн встановлений прямий тариф, повинні іменуватися відповідно до номенклатури цього прямого тарифу;

- в усіх інших випадках найменування вантажу здійснюється по номенклатурі внутрішніх тарифів, що діють на залізницях відправлення або на залізницях відправлення і призначення.

Вантажодержувачем або власником вантажу може бути тільки одна фізична або юридична особа.

### ***Контрольні запитання:***

1. В чому полягає особливість прямого міжнародного залізничного сполучення?
2. Який документ підтверджує факт укладання договору перевезення вантажу у міжнародному залізничному сполученні?
3. Які листи накладної супроводжують вантаж до станції призначення?

## **Тема 3**

### **Основні правила приймання вантажів до перевезення**

#### **План**

***3.1. Основні правила приймання вантажів до перевезення.***

***3.2. Основні вимоги до тари та пакування, маркування, навантаження, визначення маси та кількості вантажу.***

***3.3. Оголошення цінності вантажу.***

***3.4. Супровідні документи для виконання митних та інших правил.***

Література: [8, 13, 15, 16, 17, 19, 20].

#### ***3.1. Основні правила приймання вантажів до перевезення***

Вантажі, які прийняті до перевезення по одній накладній на одній станції відправлення одному вантажоодержувачу на одну станцію призначення, вважаються відправкою. Розрізняють повагонні, дрібні,

контейнерні та контрейлерні відправки. Повагонною відправкою вважається вантаж, який пред'явлено до перевезення по одній накладній і для перевезення якого за його об'ємом або родом потрібен окремий вагон. Дрібною відправкою вважається вантаж загальною масою бруutto не більше 5000 кг, який пред'явлено до перевезення по одній накладній і для перевезення якого за його об'ємом або родом не потрібен окремий вагон. Контейнерною відправкою вважається вантаж, який пред'явлено до перевезення по одній накладній і який перевозиться в універсальному середньотоннажному або великотоннажному контейнері, а також універсальний середньотоннажний або великотоннажний контейнер у порожньому стані. Контрейлерною відправкою вважається пред'явлений для перевезення по одній накладній навантажений автопоїзд (завантажений на один або два вагони); автомобіль, причіп, напівпричіп або знімний автомобільний кузов або автопоїзд, автомобіль, причіп, напівпричіп або знімний автомобільний кузов в порожньому стані до або після його використання для перевезення вантажу по залізниці.

Не допускаються пред'явлення і прийом до перевезення в одному вагоні:

- декількох повагонних відправок разом;
- повагонної відправки разом з іншими родами відправок;
- контейнерної відправки разом з іншими родами відправок;
- контрейлерної відправки разом з іншими родами відправок.

По одній накладній приймаються до перевезення як повагонна відправка:

вантажі, маса або об'єм яких не перевищують максимальну вантажопідйомність або місткість вагона;

вантажі, для перевезення яких вимагається з'єднати два або більше вагонів.

За письмовою заявою вантажовідправника допускається перевезення вагонів і контейнерів з однорідним вантажем на одну станцію призначення на адресу одного одержувача маршрутом (групою) по одній накладній, якщо усі залізниці, що беруть участь в перевезенні, дали на це згоду.

При прийомі вантажу до перевезення у міжнародному сполученні враховують встановлені обмеження навантажень від осі вагона на рейки.

Не допускається спільне перевезення в одному вагоні по одній накладній або по декількох накладних нижченаведених вантажів:

швидкопсувних вантажів зі швидкопсувними вантажами при різному способі їх обслуговування;

швидкопсувних вантажів з іншими, нешвидкопсувними вантажами якщо швидкопсувні вантажі вимагають дотримання температурного режиму або іншого спеціального обслуговування;

вантажів, спільне завантаження яких в один вагон не допускається;

вантажів, завантаження яких робиться вантажовідправником, з вантажами, завантаження яких робиться залізницею;

вантажів, які відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізниці відправлення, не допущені до спільного перевезення в одному вагоні;

вантажів, що перевозяться навалом, з іншими вантажами.

Договір перевезення вважається укладеним з моменту прийому станцією відправлення вантажу і накладної до перевезення. Прийом до перевезення засвідчується накладенням на накладну календарного штемпеля станції відправлення.

### **3.2. Основні вимоги до тари та пакування, маркування, навантаження, визначення маси та кількості вантажу**

Вантажі, що потребують тари або упаковки для зберігання їх від втрати, ушкодження, псування і зниження якості з інших причин при перевезенні, для зберігання від ушкодження перевізних засобів чи інших вантажів, а також від завдання шкоди людям, повинні пред'являтися до перевезення в тарі або упаковці, що забезпечує повністю ці вимоги. Вантажовідправник несе відповідальність за всі наслідки відсутності або незадовільного стану тари або упаковки, зокрема, він повинен відшкодувати залізниці збиток, що виник внаслідок цього.

У разі пред'явлення до перевезення таких вантажів без тари або упаковки, в несправній тарі або упаковці, а також в тарі або упаковці, що не відповідають властивостям вантажів або що не забезпечують перевантаження їх з вагона у вагон, залізниця повинна відмовити в прийомі таких вантажів, якщо шляхом зовнішнього огляду можна встановити, що тара або упаковка не відповідають вимогам, не забезпечують безпечне перевезення вантажів або несправні.

Небезпечні вантажі мають бути упаковані відповідно до встановлених вимог.

Вантажовідправник повинен нанести на вантажні місця чіткі написи, що не стираються, або прикріпити наклейки чи бірки з зазначенням в них таких даних згідно з накладною:

- 1) знаки (марки) вантажних місць та їх номери;
- 2) станція і залізниця відправлення;
- 3) станція і залізниця призначення;
- 4) вантажовідправник і вантажоодержувач;
- 5) кількість вантажних місць при дрібних відправках.

У дрібних відправках має маркуватися кожне вантажне місце. У повагонних відправках, за винятком вантажів, завантажених навалом, маркується не менше 10 вантажних місць на вагон, які розміщуються біля дверей вагона. Якщо перевезення певних вантажів вимагає особливих обережностей, зважаючи на властивості цих вантажів, вантажовідправник повинен також помістити на окремих вантажних місцях спеціальні надписи або наклейки.

Навантаження, розміщення і кріплення вантажів на станції відправлення, перевантаження робиться:

1) в критих вагонах колії 1435 мм і 1000 мм, в ізотермічних вагонах і вагонах-цистернах – відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізниці навантаження; у критих вагонах універсального призначення колії 1520 мм – відповідно до Правил розміщення і кріплення вантажів у вагонах і контейнерах;

2) при перевезенні на відкритому рухомому складі у безперевантажувальному сполученні за участю залізниць різної ширини колії – відповідно до Правил розміщення і кріплення вантажів у вагонах і контейнерах або згідно з Правилами розміщення і кріплення автопоїздів, автомобілів, тягачів, причепів, напівпричепів і знімних автомобільних кузовів на платформах моделей 13-9009, 13-4095 і 13-9004М колії 1520 мм;

3) при перевезенні на відкритому рухомому складі за участю залізниць однієї ширини колії, а також в перевантажувальному сполученні за участю залізниць різної ширини колії – відповідно до Правил розміщення і кріплення вантажів у вагонах і контейнерах та Правил розміщення і кріплення автопоїздів автомобілів, тягачів, причепів, напівпричепів і знімних автомобільних кузовів на платформах моделей 13-9009, 13-4095 і 13-9004М колії 1520 мм або згідно з іншими правилами, погодженими між залізницями, що беруть участь в перевезенні.

Якщо вантаж перевозиться на відкритому рухомому складі в перевантажувальному сполученні до або після перевантаження на прикордонній станції по залізницях тільки однієї країни, то навантаження вантажу може бути зроблено відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізницях цієї країни. Внутрішніми правилами, що діють на залізниці відправлення, визначається, ким повинне робитися завантаження – залізницею або вантажовідправником. Якщо завантаження повинне робитися вантажовідправником, то він зобов'язаний встановити придатність вагона для перевезення цього вантажу.

Якщо навантаження вантажу робиться вантажовідправником, то він несе відповідальність за усі наслідки незадовільного навантаження, у т.ч. він повинен відшкодувати залізниці заподіяний їй внаслідок цього збиток.

Вагони можуть бути завантажені тільки до максимальної вантажопідйомності з урахуванням навантаження, що допускається від осі вагону на рейки. Завантаження вагона понад максимальну вантажопідйомність вважається перевантаженням.

Визначення маси і кількості місць робиться відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізниці відправлення.

У всіх завантажених вагонах, що мають пристрої для накладення пломб, підлягають пломбуванню пломбами або запірно-пломбувальним обладнанням двері і усі конструктивні отвори, за виключенням вентиляційних або інших отворів, закритих зсередини ґратами або іншим способом. У вагонів-цистерн підлягають пломбуванню усі наливні і зливні прилади. Не пломбуються нижні зливні прилади цистерн, якщо їх конструкція не допускає відкриття нижнього зливного приладу без розкриття верхнього завантажувального люка.

Для пломбування повинні застосовуватися пломби або запірно-пломбувальні пристрої, зняття яких неможливе без їх ушкодження; пломби або запірно-пломбувальні пристрої повинні бути накладені так, щоб унеможливлено був доступ до вантажу без їх ушкодження.

### **3.3. Оголошення цінності вантажу**

Вантажовідправник повинен оголосити в накладній в графі «Оголошена цінність вантажу» цінність таких вантажів при пред'явленні їх до перевезення:

- 1) золота, срібла і платини, а також виробів з них;
- 2) коштовного каміння;
- 3) цінного хутра, зокрема, бобра, блакитного песця, горностая, куниці, норки, видри, каракуля, тюленя, котика, чорнобурої лисиці, скунса, соболя, а також виробів з цього хутра;
- 4) знятих фільмів;
- 5) картин;
- 6) статуй;
- 7) художніх виробів;
- 8) антикварних речей;
- 9) домашніх речей.

Дозволяється приймати до перевезення домашні речі без оголошення цінності тільки за умови, якщо вантажовідправник в накладній в графі «Особливі заяви вантажовідправника» зробить відмітку «Без оголошення цінності» і завірить її своїм підписом.

Також дозволяється оголошення цінності інших вантажів, що пред'являються до перевезення, за бажанням вантажовідправника.

Сума оголошеної цінності вантажу має бути вказана у валюті країни відправлення; вона не може перевищувати вартості цього вантажу, вказаної в рахунку іноземного постачальника, або державної ціни.

За оголошення цінності вантажу стягується додатковий збір залізницями відправлення і призначення за перевезення по своїх територіях відповідно до внутрішніх правил і використовуваних цими залізницями для таких перевезень тарифів, а за перевезення по транзитним залізницям – відповідно до використовуваного для цього міжнародного перевезення транзитного тарифу.

### **3.4. Супроводжуючі документи для виконання митних та інших правил**

При перевезенні вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні вантажовласник зобов'язаний прикласти до накладної супровідні документи, необхідні для виконання митних й інших правил на усьому шляху прямування вантажу, а також у разі потреби сертифікат і специфікацію. Ці документи повинні стосуватися тільки тих вантажів, які значаться в цій накладній.

Усі супровідні документи, що прикладаються вантажовласником до накладної, мають бути ним поійменовані в накладній в графі «Документи,



прикладені вантажовласником» і прикріплені до накладної так міцно, щоб вони не могли відокремитися на шляху прямування. Якщо вантажовласник не прикладе до накладної документа, що дає право на вивезення вантажу за кордон, то він зобов'язаний в накладній в графі «Особливі заяви вантажовласника» вказати назву документа, його номер і дату видачі, а також митницю, до якої він направив цей документ.

Якщо вантажовласник не приклав до накладної сертифікат або специфікацію, він повинен зробити в накладній в графі «Документи прикладені вантажовласником» відмітку про те, що додання таких документів не потрібне. Якщо вантажовласник не виконає зазначених умов, то станція відправлення повинна відмовити в прийомі вантажу до перевезення.

Відповідно до Угоди про міжнародні вантажні залізничні перевезення залізниця не зобов'язана перевіряти правильність і достатність документів, прикладених вантажовласником до накладної. При цьому вантажовласник несе відповідальність перед залізницею за наслідки, що виникли в результаті відсутності, недостатності або неправильності супровідних документів.

Якщо перевезення або видача вантажу затримується через відсутність, недостатність або неправильність супровідних документів, то за час такої затримки вантажовласник сплачує залізниці штрафи та збори за зберігання вантажу і простій вагонів.

### ***Контрольні запитання:***

1. З якого моменту договір про перевезення вантажів вважається укладеним?
2. Які дані вантажовідправник зобов'язаний нанести на вантажні місця?
3. Для яких вантажів вантажовласник зобов'язаний оголосити цінність?
4. Чи несе вантажовідправник відповідальність за відсутність, недостатність або неправильність супроводжуваних документів?

## **Тема 4**

### **Основні положення щодо перевезення небезпечних вантажів**

#### **План**

- 4.1. Основні положення при перевезенні небезпечних вантажів.***
- 4.2. Класифікація небезпечних вантажів.***
- 4.3. Рекомендації ООН при перевезенні небезпечних вантажів.***
- 4.4. Основні вимоги до документів при перевезенні небезпечних вантажів.***

Література: [5, 7, 8].

#### ***4.1. Основні положення при перевезенні небезпечних вантажів***

Правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським,

річковим, автомобільним та авіаційним транспортом визначаються Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. Під небезпечними вантажами розуміють речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, завдати матеріальних збитків та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину належить до одного з класів небезпечних речовин. При перевезенні небезпечних вантажів керуються Правилами перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2008 р. № 1430. Правила перевезення небезпечних вантажів поширюються на перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом територією України та визначають основні норми й вимоги, що забезпечують безпеку перевезення таких вантажів.

Міжнародні перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом здійснюється відповідно до «Правил перевозок опасных грузов к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (Приложение 2 к СМГС)», «Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам», Регламенту про міжнародне залізничне перевезення небезпечних вантажів (RID) (дільницями залізниць з шириною колії 1435 мм) Рекомендацій Організації Об'єднаних Націй з перевезення небезпечних вантажів («Помаранчової книги») та міжнародних договорів України. Перевезення небезпечних вантажів – це діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах переміщення. Основними напрямками державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів є виконання вимог екологічної, радіаційної і пожежної безпеки, фізичного захисту, захисту здоров'я людей, охорони праці, санітарно-епідемічного благополуччя населення та безпеки руху; визначення особливостей регулювання підприємницької діяльності з перевезення небезпечних вантажів, установлення критеріїв, норм, правил, вимог до робіт та послуг щодо перевезення небезпечних вантажів, контроль за додержанням умов перевезення, а також створення системи страхування відповідальності за шкоду, яка може бути заподіяна під час перевезення небезпечних вантажів; забезпечення соціального захисту працівників, зайнятих перевезенням небезпечних вантажів, та осіб, які постраждали від аварій під час перевезення небезпечних вантажів.

#### 4.2. Класифікація небезпечних вантажів

Небезпечний вантаж – це вантаж, який в результаті інциденту зашкодить здоров'ю або життю людей та (або) навколишньому середовищу. В теперішній час існує спеціальний список ООН щодо небезпечних речовин, який містить понад 3000 найменувань. Кожна небезпечна речовина, яка внесена у цей список, має ідентифікаційний номер за списком ООН небезпечних речовин. Ідентифікаційний номер являє собою чотиризначний номер, який відповідає точній назві вантажу небезпечної речовини. Список небезпечних речовин розбито на класи. Для кожного класу небезпечних речовин існують свої правила перевезення. Ці класи утворені за такими ознаками:

- головна небезпека речовини під час її транспортування;
- фізичний стан речовини під час її транспортування (тверда, рідка, газоподібна).

Якщо існує більше, ніж одна небезпека, то договором про перевезення визначається головна та додаткові небезпеки. При цьому штучно створені небезпеки не враховуються.

За видами небезпеки вантажі поділяють на вибухонебезпечні, вогнебезпечні, отруйні (токсичні), їдкі (корозійні), радіоактивні, окислення (властивості сприяють горінню).

Класифікація небезпечних вантажів (належність до класу, категорії та групи пакування) здійснюється відповідно до ДСТУ 4500-3 «Вантажі небезпечні. Класифікація» залежно від виду та ступеня їхньої потенційної небезпеки за встановленими показниками і критеріями. Небезпечні вантажі поділяються на класи, надані у табл. 1.

Таблиця 1

Класи та підкласи небезпечних вантажів

Клас	Підклас	Найменування підкласу
1	2	3
1		Вибухові матеріали і речовини
	1.1	Речовини та вироби, які характеризуються небезпекою вибуху масою
	1.2	Речовини та вироби, які характеризуються небезпекою розкидання, але не створюють небезпеку вибуху масою
	1.3	Речовини та вироби, які характеризуються небезпекою загоряння, а також незначною небезпекою вибуху чи незначною небезпекою розкидання, або тим та іншим, але не характеризуються небезпекою вибуху масою
	1.4	Речовини та вироби, які не становлять значної небезпеки

1	2	3
	1.5	Речовини дуже низької чутливості, які характеризуються небезпекою вибуху масою
	1.6	Вироби надзвичайно низької чутливості, які не характеризуються небезпекою вибуху масою
2		Гази
	2.1	Займисті гази
	2.2	Незаймисті нетоксичні гази
	2.3	Токсичні гази
3		Легкозаймисті рідини
4.1		Легкозаймисті тверді речовини
4.2		Речовини, здатні до самозаймання
4.3		Речовини, які виділяють займисті гази, взаємодіючи з водою
5.1		Речовини, що окиснюють
5.2		Органічні пероксиди
6.1		Токсичні речовини
6.2		Інфекційні речовини
7		Радіоактивні матеріали
8		Корозійні (їдкі) речовини
9		Інші небезпечні речовини і вироби

Небезпечні вантажі залежно від властивостей характеризуються одним або кількома видами небезпеки. Клас (підклас) небезпечних вантажів, які характеризуються тільки одним видом небезпеки, визначається цим видом небезпеки. Клас (підклас) небезпечних вантажів, які характеризуються декількома видами небезпеки, визначається відповідно до пріоритету небезпечних властивостей (пріоритет небезпеки), установленого ДСТУ 4500-3 «Вантажі небезпечні. Класифікація».

Небезпечні речовини, що найбільш часто замовляються до транспортування, класифіковані та ідентифіковані Комітетом експертів із перевезення небезпечних вантажів і погодженої на глобальному рівні системи класифікації й маркування хімічних речовин Економічної й Соціальної Ради ООН (КЕ ООН) та внесені до переліку небезпечних вантажів. Небезпечні вантажі, які не визначено за конкретними назвами в переліку небезпечних вантажів КЕ ООН, треба класифікувати згідно з показниками й критеріями, встановленими ДСТУ 4500-3 «Вантажі небезпечні. Класифікація».

До небезпечних вантажів класу 1 належать:

вибухові речовини (ВР), тобто речовини (тверді або рідкі) чи суміші речовин, здатні до хімічної реакції з виділенням газів такої температури, тиску та швидкості, що призводить до пошкодження навколишніх предметів;

піротехнічні речовини (ПР), тобто речовини (тверді або рідкі) чи суміші речовин, призначені для утворення зовнішніх ефектів (теплових, світлових, звукових, димових або їхнього поєднання) у результаті екзотермічних хімічних реакцій, що самопідтримуються й протікають без детонації;

вибухові вироби (ВВ), тобто вироби, що містять одну чи декілька вибухових або піротехнічних речовин.

Залежно від виду небезпеки небезпечні вантажі класу 1 належать до одного з таких підкласів:

підклас 1.1 – речовини та вироби, які характеризуються небезпекою вибуху масою;

підклас 1.2 – речовини та вироби, які характеризуються небезпекою розкидання та суттєвого пошкодження навколишніх предметів, але не створюють небезпеки вибуху масою. Вибух окремого пакування (виробу, частини пакування) може призвести до істотного пошкодження навколишніх предметів, ініціювати вибух інших пакувань;

підклас 1.3 – речовини та вироби, які характеризуються небезпекою загоряння й виділення значної кількості тепла під час горіння, а також незначною небезпекою вибуху або розкидання, або тим і іншим, але не характеризуються небезпекою вибуху масою. Речовини та вироби цього підкласу можуть виділяти значну кількість променистого тепла або, загоряючись одне за одним, характеризуватися незначним вибуховим ефектом або розкиданням, або тим та іншим;

підклас 1.4 – речовини та вироби, які становлять незначну небезпеку у разі їх займання або ініціювання під час транспортування. Результати дії таких речовин і виробів виявляються, в основному, всередині пакування (викиду осколків значних розмірів або на значну відстань не відбувається). Зовнішня пожежа не повинна бути причиною миттєвого вибуху майже всього вмісту пакування;

підклас 1.5 – речовини, які характеризуються небезпекою вибуху масою, але мають настільки низьку чутливість, що за звичайних умов транспортування існує дуже мала ймовірність їхнього ініціювання або переходу від горіння до детонації. Ймовірність переходу від горіння до детонації зростає під час транспортування таких речовин у великих кількостях, наприклад, під час перевезення на морському судні;

підклас 1.6 – вироби, які містять тільки малочутливі до детонації речовини, не здатні до вибуху масою, та характеризуються незначною ймовірністю випадкового ініціювання або поширення вибуху.

До небезпечних вантажів класу 2 належать:

гази, тобто речовини чи суміші речовин, які за температури 50 °С мають тиск пари вищий 300 кПа, або цілком газоподібні за температури 20°С і нормальному тиску 101,3 кПа;

вироби, які містять гази (у тому числі аерозольні розпилювачі).

Залежно від основного виду небезпеки небезпечні вантажі класу 2 належать до одного з таких підкласів:

підклас 2.1 (займисті гази) – гази, які за температури 20 °С і нормального тиску 101,3 кПа є займистими в суміші з повітрям у разі їх концентрації не більше 13 % (за об'ємом), або які мають діапазон концентраційних меж займання в суміші з повітрям не менше 12 % незалежно від значення нижньої концентраційної межі займання;

підклас 2.2 (незаймисті нетоксичні гази) – гази, які перевозять за температури 20 °С та тиску не нижче 280 кПа або в охолодженому скрапленому стані; гази які є задушливими (розріджують або заміщають кисень у повітрі) або окисниками (спричиняють займання або підтримують горіння інших матеріалів більшою мірою, ніж повітря) або ті, які не включено в інші підкласи;

підклас 2.3 (токсичні гази) – гази, значення середньої смертельної (летальної) концентрації яких не більше 5000 частин на мільйон, а також гази, які є настільки токсичні або їдкі, що становлять небезпеку для здоров'я людей. Гази, які мають корозійні властивості, повинні бути віднесені до підкласу 2.3 із зазначенням для них додаткової небезпеки класу 8.

До небезпечних вантажів класу 3 належать:

легкозаймисті рідини (ЛЗР), тобто рідини, суміші рідин, розчини чи суспензії (наприклад, фарба, оліфа, лак тощо), які мають температуру спалаху не вище 61 °С у закритому тиглі або не вище 66 °С у відкритому тиглі;

рідкі десенсибілізовані вибухові речовини, тобто вибухові речовини, які для стримування їхніх вибухових властивостей розчинені у воді чи інших рідких речовинах або речовини у вигляді суспензії;

рідини, що надають до перевезення за температури не нижче температури їх спалаху, а також речовини, що надають до перевезення або перевозять у рідкому стані за підвищеної температури та, які виділяють займисті пари за температури, яка не перевищує максимальну температуру під час перевезення.

До небезпечних вантажів підкласу 4.1 належать:

легкозаймисті тверді речовини (ЛЗТ), тобто порошкоподібні, гранульовані або пастоподібні речовини, що можуть легко загорятися під короткочасним впливом джерела запалювання, такого, як палаючий сірник; і, під час горіння яких полум'я поширюється швидко, а також тверді речовини або вироби, що здатні загорятися під час тертя;

самореактивні речовини, тобто речовини, які здатні до інтенсивного екзотермічного розкладання без доступу повітря;

тверді десенсибілізовані вибухові речовини, тобто вибухові речовини, які для стримування їхніх вибухових властивостей змочені водою чи

спиртами або розбавлені іншими речовинами, та які можуть вибухати, у разі недостатнього розбавлення;

тверді речовини, що ідентифікують номерами ООН 2956, 3241, 3242 і 3251.

До небезпечних вантажів підкласу 4.2 належать:

пірофорні речовини, тобто речовини, охоплюючи суміші та розчини, які навіть у малих кількостях займаються у разі контакту з повітрям протягом 5 хв;

самонагрівні речовини, тобто речовини, охоплюючи суміші та розчини, або вироби, які у разі контакту з повітрям без підведення енергії ззовні здатні до самонагрівання. Ці речовини займаються тільки у великих кількостях (кілограми) і лише через тривалий час (години або дні).

До небезпечних вантажів підкласу 4.3 належать речовини, які, взаємодіючи з водою, можуть виділяти займисті гази, здатні утворювати з повітрям вибухові суміші. Такі суміші легко займаються від будь-яких звичайних джерел запалювання, наприклад, від відкритого вогню, іскор слюсарних інструментів та незахищених електричних ламп.

До небезпечних вантажів підкласу 5.1 належать:

тверді або рідкі речовини (це також суміші та розчини), що самі по собі не обов'язково є горючими, але через виділення кисню підтримують горіння, викликають і/або сприяють горінню інших матеріалів;

вироби, які містять такі речовини.

До небезпечних вантажів підкласу 5.2 належать органічні пероксиди, тобто такі органічні речовини (тверді або рідкі), що мають двовалентну структуру  $\text{—O—O—}$  та можуть розглядатися, як похідні пероксиду водню, у яких один чи обидва атоми водню заміщені органічними радикалами.

Органічні пероксиди є термічно нестабільними речовинами та за нормальної або підвищеної температури можуть піддаватися екзотермічному розкладанню, яке самоприскорюється. Крім того, вони можуть мати такі властивості:

здатність розкладатися з вибухом;

здатність до швидкого горіння;

чутливість до удару чи тертя;

здатність небезпечно реагувати з іншими речовинами;

у разі контакту спричиняти ураження очей.

До небезпечних вантажів підкласу 6.1 відносять токсичні речовини, тобто речовини (це також суміші та розчини), які у разі проникнення через дихальні шляхи, шлунок та/або шкіру здатні спричинити отруєння, смерть, травму або заподіяти шкоду здоров'ю людини.

До небезпечних вантажів підкласу 6.2 належать інфекційні речовини, тобто речовини, що містять патогенні організми (мікроорганізми (включаючи бактерії, віруси, риккетсії, паразити, грибки), а також інші інфекційні агенти, такі як пріони), які спричиняють захворювання людей або тварин. До цього класу належать:

біологічні продукти, тобто продукти, одержані з живих організмів, які використовують з метою профілактики, лікування чи діагностики хвороби людей або тварин, або з метою розробок, випробовувань чи досліджень, пов'язаних з ними, наприклад, вакцини;

культури (лабораторні штами) – отримані внаслідок процесу розмноження або розповсюдження патогенних мікроорганізмів та утворення їх високих концентрацій;

генетично змінені мікроорганізми та організми, тобто мікроорганізми й організми, генетичний матеріал яких було навмисно змінено у результаті генетичної (генної) інженерії через процеси, що не відбувається в природі;

медичні та клінічні відходи, тобто відходи лікарняного походження або біологічних досліджень.

живі заражені тварини.

Небезпечні вантажі підкласу 6.2 підрозділяють на:

інфекційні речовини, небезпечні для людей;

інфекційні речовини, небезпечні для тварин;

відходи лікарняного походження;

діагностичні зразки.

До небезпечних вантажів класу 7 належать радіоактивні матеріали, тобто будь-які матеріали, активність радіонуклідів яких перевищує межі, встановлені нормами і правилами з ядерної та радіаційної безпеки (Правила МАГАТЕ).

До небезпечних вантажів класу 8 належать корозійні та/або їдкі речовини, а також вироби, які їх містять, та які:

у разі контакту зі шкірою та слизовими оболонками викликають травми;

за наявності води або вологи повітря утворюють корозійні рідини та/або пари чи аерозоль;

у разі витоку чи розсипання спричиняють пошкодження інших вантажів або транспортних засобів, або навіть спричиняють їх руйнування.

До небезпечних вантажів класу 9 належать речовини (це також суміші й розчини), матеріали та вироби, які під час транспортування становлять небезпеку, не характерну іншим класам.

Небезпечні вантажі, які надаються до перевезення, мають бути належним чином класифіковані, ідентифіковані, упаковані та промарковані. Залежно від властивостей, транспортної безпеки та ступеня безпеки небезпечні вантажі можуть надаватися до перевезення:

у пакуваннях (окремими вантажними одиницями) або сформованими в транспортні пакети;

у контейнерах (у вантажних одиницях або насипом);

наливом у цистернах, контейнерах-цистернах, багатоелементних газових контейнерах;

навалом або насипом у транспортних засобах.



Транспортна тара, контейнери, цистерни (контейнери-цистерни), вагони, які надаються для перевезення небезпечних вантажів, повинні відповідати вимогам законодавства.

Кожна вантажна одиниця або вантажно-транспортна одиниця з небезпечним вантажем, підготовлена до транспортування, повинна мати маркування. Кожне пакування з небезпечним вантажем, яке вкладають у транспортний пакет або вантажно-транспортну одиницю, також повинно мати маркування. Маркування повинно бути чітке, видиме і витримувати вплив погодних умов без істотного зниження його якості на період транспортування вантажу та не повинно закривати інше маркування, нанесене на вантажні одиниці або вантажно-транспортні одиниці. На вантажну одиницю наносять: знаки безпеки (які вказують на основний і додаткові види безпеки); номер ООН; транспортну назву; класифікаційний шифр; попереджувальний знак (якщо це потрібно для вантажу).

#### ***4.3. Рекомендації ООН при перевезенні небезпечних вантажів***

При перевезенні небезпечних вантажів, крім чинного законодавства, перевізники мають керуватися спеціальними рекомендаціями ООН – так званою Помаранчевою книгою.

Зазначені рекомендації розроблені Комітетом експертів по перевезенню небезпечних вантажів та призначені для урядів і міжнародних організацій, що здійснюють регламентацію перевезення небезпечних вантажів. По суті ці рекомендації є базовою системою положень, яка дозволяє розробляти національні та міжнародні правила перевезень небезпечних вантажів з урахуванням будь-яких особливих вимог.

Регламентація перевезення небезпечних вантажів спрямована, з одного боку, на попередження нещасних випадків з людьми або спричинення шкоди майну чи навколишньому середовищу, а з іншого – на неперешкоджання перевезенню таких вантажів, на сприяння транспортуванню таких вантажів, усунувши пов'язаний з цим ризик або звівши його до мінімуму. Таким чином, проблема полягає не лише в забезпеченні безпеки, але і в не меншою мірою в полегшенні завдань, пов'язаних з перевезеннями небезпечних вантажів.

Принципи класифікації небезпечних вантажів, які надаються в рекомендаціях ООН, розроблені таким чином, щоб класифікація відповідала технічним умовам перевезення небезпечних вантажів.

У рекомендаціях ООН надані певні визначення, мета яких полягає в тому, щоб вказати, які вантажі є небезпечними і до якого класу мають належати з урахуванням властивих їм характеристик. Ці визначення складені так, щоб служити загальною моделлю, яку можна було б прийняти за основу у рамках національних і міжнародних правил. Ці визначення разом з переліком небезпечних вантажів покликані служити керівництвом для тих, кому доводиться застосовувати такі правила, і є результатом стандартизації, але при цьому зберігають гнучкість, що дозволяє враховувати різні ситуації.

Рекомендації ООН містять Керівництво по випробуваннях і критеріях (ST/SG/AC.10/11/Rev.3), яке є системою класифікації певних видів небезпечних вантажів і містить описи методів і процедур випробувань, що вважаються найефективнішими з точки зору отримання компетентними органами інформації, необхідної для правильної класифікації речовин, що перевозяться, і виробів. Слід зазначити, що Керівництво не є коротким зведенням процедур випробувань, що дозволяють автоматично належним чином класифікувати продукти, а припускає певну компетентність органу, що проводить випробування, і залишає за ним право ухвалення рішень з питань класифікації. Таким чином, компетентному органу надані повноваження відмовлятися від проведення тих або інших випробувань, змінювати ті або інші вимоги щодо випробувань і пропонувати проведення додаткових випробувань, коли це вважається виправданим, для отримання надійної і реалістичної оцінки небезпеки, яку являє відповідний продукт.

При кожному пред'явленні небезпечних вантажів до перевезення мають бути вжиті певні заходи до того, щоб усі особи, які в процесі транспортування можуть зіткнутися з небезпечними вантажами, що пред'являються до перевезення, були належним чином повідомлені про потенційну небезпеку, яку являють ці вантажі. Зазвичай це робиться шляхом нанесення на упаковки спеціального маркування і знаків небезпеки з метою позначення властивих вантажу видів небезпеки, а також шляхом включення відповідної інформації в транспортні документи і установки на транспортних одиницях інформаційних табло. Система знаків небезпеки ґрунтується на класифікації небезпечних вантажів і розроблена з метою зробити небезпечні вантажі які легко можна розпізнати на відстані по загальному вигляду наявних на них знаків небезпеки (символ, колір і форма), а також забезпечити за допомогою кольорових знаків небезпеки першу корисну вказівку відносно вантажних операцій, укладання вантажів і їх розділення.

Однією з головних вимог до транспортного документа на небезпечні вантажі є надання основної інформації про небезпеку вантажу, що пред'являється до перевезення.

Відповідні національні й міжнародні організації повинні пропонувати заходи на випадок аварій або подій під час перевезення небезпечних вантажів з метою забезпечення захисту людей, майна і довкілля. Компетентний орган повинен забезпечити розробку і контроль за проектуванням, виготовленням, випробуваннями, перевіркою стану і ремонтом тари, класифікацією небезпечних вантажів, а також за підготовкою, складанням документації, обробкою і укладанням упаковок вантажовідправниками і перевізниками.

Компетентний орган повинен забезпечити, щоб відправка, приймання для перевезення і перевезення радіоактивних матеріалів робилися відповідно до програми радіаційного захисту. Компетентний орган повинен періодично організовувати проведення оцінки доз опромінення, отриманих у зв'язку з перевезенням радіоактивних матеріалів, при цьому мета – забезпечити відповідність системи захисту і безпеки «Міжнародним основним нормам

безпеки для захисту від іонізуючих випромінювань і безпечного поводження з джерелами випромінювання».

#### **4.4. Основні вимоги до документів при перевезенні небезпечних вантажів**

На кожне відправлення небезпечного вантажу відправник повинен надати станції відправлення накладну в електронному (із накладенням електронного цифрового підпису) або паперовому вигляді, оформлену відповідно до Правил оформлення перевізних документів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 N 644. До накладної потрібно додавати відповідні дозволи і сертифікати, установлені законодавчими актами України.

У верхній частині накладної у відповідних графах відправник зазначає відомості щодо мінімальних норм прикриття та умов розпуску із сортувальної гірки.

Вантажовідправник у графі накладної «Найменування вантажу» зазначає:

номер ООН, перед яким проставляються літери «UN»;

найменування вантажу, доповнене у разі необхідності технічним або біологічним найменуванням;

номер зразка знака безпеки;

групу пакування речовин (якщо вона призначена), перед якою повинні ставитися літери «ГП»;

ідентифікаційний номер безпеки, який проставляється перед номером ООН;

номер аварійної картки;

інформацію про страхування відповідальності при перевезенні небезпечних вантажів (страхова компанія, договір N \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_);

якщо перевозяться відходи, що містять небезпечні вантажі (за винятком радіоактивних відходів), то перед номером ООН і вантажними найменуваннями необхідно вказувати слово «ВІДХОДИ», якщо тільки цей термін не є частиною належного вантажного найменування;

для порожньої тари, яка містить залишки небезпечних вантажів, у накладній повинно зазначатися: «ПОРОЖНЯ ТАРА», «ПОРОЖНЯ ПОСУДИНА» тощо.

якщо в найменуванні речовини, яка перевозиться або надається до перевезення в рідкому стані при температурі, яка дорівнює або перевищує 100° C, або у твердому стані при температурі, яка дорівнює або перевищує 240° C, не міститься вказівки про те, що речовина перевозиться при підвищеній температурі (наприклад, із застосуванням терміна «РОЗПЛАВЛЕНА» або «ПЕРЕВОЗИТЬСЯ ПРИ ПІДВИЩЕНІЙ ТЕМПЕРАТУРІ»), то безпосередньо перед транспортним найменуванням повинно зазначатися слово «ГАРЯЧИЙ»;

додаткові положення для різних класів безпеки;

при перевезенні радіоактивних матеріалів до накладної повинна включатися спеціальна інформація (назва або символ кожного радіонукліда, відповідний загальний опис або перелік радіонуклідів, щодо яких діють найбільші обмеження; максимальна активність радіоактивного вмісту під час перевезення; додаткові вимоги щодо навантаження, укладення, перевезення, оброблення і розвантажування упаковок, транспортного пакета або контейнера, зокрема будь-які розпорядження щодо укладання для забезпечення безпечного відведення тепла, або вказівку про те, що такі заходи не потрібні та ін.).

### ***Контрольні запитання:***

1. Які вантажі вважаються небезпечними?
2. Чому для перевезення небезпечних вантажів потрібно дотримуватись спеціальних правил?
3. В чому полягає основне призначення рекомендацій ООН щодо перевезення небезпечних вантажів?

## **Змістовний модуль 2. Економіко-правове забезпечення міжнародних перевезень**

### **Тема 5**

#### **Ціноутворення на міжнародні вантажні залізничні перевезення**

##### **План**

*5.1. Тарифи та особливості нарахування платежів у експортно-імпортному сполученні.*

*5.2. Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ).*

*5.3. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (Тарифне керівництво № 1).*

*5.4. Визначення відстані перевезення вантажів (тарифне керівництво № 4).*

Література: [1, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 19, 20].

##### ***5.1. Тарифи та особливості нарахування платежів у експортно-імпортному сполученні***

Вантажні залізничні тарифи – це система цінових ставок та правил їх застосування, за якими провадяться розрахунки за перевезення вантажів залізницями. Вони класифіковані за видами, за родами відправок, за формою побудови.

За видами вантажні залізничні тарифи підрозділяють на загальні, виняткові, пільгові та місцеві. Основним видом тарифів є загальні, які застосовуються до перевезення вантажів в межах всієї мережі залізниць. Загальні тарифи не застосовуються до перевезення тих вантажів, для яких встановлені виняткові, пільгові або місцеві тарифи. Винятковими називають тарифи на перевезення окремих вантажів на певних напрямках або відстанях, а також в окремі періоди року. Виняткові тарифи бувають як пониженими, так і підвищеними у порівнянні з загальними тарифами. Пільговими називають понижені у порівнянні з загальними тарифи, які застосовуються до перевезення окремих вантажів або призначені для певних цілей. Місцеві тарифи встановлюються начальниками відповідних залізниць та застосовуються:

на перевезення вантажів всіма залізничними лініями, що не належать до загальної мережі залізниць;

на перевезення вантажів коліями, що належать залізницям, без виходу на колії загального користування.

Залежно від поставлених цілей застосовуються підвищені або понижені (у порівнянні з загальними тарифами) місцеві тарифи.

За родами відправок вантажні залізничні тарифи бувають:

повагонними, які встановлюються на перевезення вантажів повагонними відправками. При застосуванні повагонних тарифів з вантажовласника стягується певна плата з кожного вагона незалежно від

того, скільки вантажу завантажено у вагон. Для кожного типу вагонів встановлена максимальна вантажопідйомність. При перевезенні наливних вантажів у цистернах встановлена також мінімальна завантаженість цистерни, що пов'язано з забезпеченням безпеки перевезень таких вантажів. Вага завантаженого у вагон вантажу не може перевищувати максимальну вантажопідйомність вагона відповідного типу;

контейнерними;

контрейлерними;

потонними, які встановлені на перевезення однієї тонни вантажу.

По формі побудови вантажні залізничні тарифи бувають:

табличними, які встановлюються на перевезення між точно визначеними станціями відправлення і призначення та надаються у вигляді готових плат за одну тонну або за один вагон на всю відстань перевезення;

схемними, за якими плата за вантажне перевезення розраховується як добуток плати за перевезення однієї тонни вантажу (одного завантаженого вагона) на один кілометр на відстань перевезення.

Для всіх вантажів, умов перевезень і видів відправок використовується двоставочний тариф, який складається з плати за початково-кінцеві операції та плати за рухому операцію. Плата за початково-кінцеві операції відшкодує залізницям витрати станцій відправлення і призначення з прийому та видавання вантажу вантажоодержувачу, з підготовки вагонів до перевезення, з формування поїздів. Плата за рухому операцію відшкодує залізницям витрати з перевезення вантажу у вагонах між станціями відправлення і призначення та витрати з обробки вагонів на шляху прямування. Така побудова тарифу дозволяє найбільш справедливо розподілити доходи від вантажних перевезень між залізницями-учасниками перевізного процесу, оскільки залізниці відправлення отримують плату за початкову операцію, залізниці призначення – плату за кінцеву операцію, кожна з залізниць-учасниць перевізного процесу – власну частину плати за рухому операцію.

Одним з важливіших принципів побудови тарифів на вантажні перевезення є те, що вони встановлюються, виходячи із собівартості перевезень і економічно обгрунтованого для цих перевезень рівня рентабельності. При проектуванні рівня вантажних тарифів потрібно прагнути до того, щоб сукупний прибуток за весь термін дії тарифів забезпечував розширене відтворення на залізничному транспорті за рахунок власних накопичень. Руйнування відтворювального процесу на залізничному транспорті (який є базою транспортного комплексу України) вкрай негативно впливає на стан всієї економіки держави, оскільки залізничний транспорт – це важлива інфраструктурна галузь економіки, без ефективного функціонування якої неможливий розвиток ринкових відносин.

Другим важливим принципом побудови вантажних залізничних тарифів є збалансованість доходної бази залізничної галузі та інтересів вантажовласників. У зв'язку з цим на перевезення окремих видів вантажів можуть бути встановлені низькорентабельні тарифи, а на перевезення окремих вантажів рівень рентабельності тарифу може перевищувати середнє

значення. Розрахунковою базою для встановлення тарифів на перевезення вантажів є середньосітьова собівартість перевезення. Диференціація вантажних залізничних тарифів провадиться за ознаками, які впливають на собівартість перевезень.

Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом України диференційовані за видами відправок, за типами вагонів, їх завантаженістю і належністю, за дальністю перевезень, за швидкістю перевезень, за родами вантажів, за іншими ознаками.

Залежно від видів відправок встановлені тарифи на перевезення вантажів вагонними, контейнерними, контрейлерними відправками. Вагонною відправкою вважається вантаж, для перевезення якого вимагається окремий вагон. Контрейлерною відправкою вважається навантажений автопоїзд, знімний автомобільний кузов або напівприцеп. Контейнерною відправкою вважається вантаж для перевезення в універсальному або спеціалізованому крупнотоннажному контейнері, в універсальному середньотоннажному контейнері, універсальний середньотоннажний контейнер в порожньому стані, універсальний або спеціалізований крупнотоннажний контейнер в порожньому стані.

При диференціації вантажних тарифів за типами вагонів встановлюються тарифи на перевезення вантажів в універсальних вагонах (напіввагонах, критих, платформах), в спеціалізованих вагонах (мінераловозах, обкотишовозах, цементовозах, зерновозах, ізотермічних вагонах і т. ін.), в цистернах, на транспортерах.

Оскільки на залізницях України вантажі можуть перевозитися вантажною швидкістю, великою швидкістю або з пасажирськими поїздами, то вантажні залізничні тарифи диференційовані за швидкостями перевезень.

На залізничному транспорті України вантажні перевезення здійснюються у вагонах загального парку залізниць, у власних вагонах (які належать фізичній або юридичній особі, крім залізниць, на правах власності), у орендованих вагонах (які взяті юридичною або фізичною особою в оренду у залізниць). Тарифи на перевезення вантажів у власних або орендованих вагонах компенсують витрати залізниць по інфраструктурі та локомотивній тязі.

З метою диференціації тарифів за родами вантажів встановлені три тарифних класи залежно від величини транспортної складової в ціні продукції для кожного тарифного класу. Тарифи на перевезення вантажів того чи іншого класу визначаються на основі базових вантажних тарифів та відповідних коефіцієнтів, величини яких залежать від того, до якого тарифного класу належить вантаж, та змінюються залежно від зміни платоспроможного попиту вантажовласників.

Диференціація вантажних залізничних тарифів за дальністю перевезень та за завантаженістю вагонів обумовлена тим, що витрати по початково-кінцевих операціях залежать від кількості вантажу, що перевозиться, а витрати по рухомій операції – як від кількості вантажу, що перевозиться, так і від дальності перевезення.

Диференціація тарифів за іншими ознаками здійснюється для перевезення вантажів, які потребують спеціальних умов при перевезенні (великовагові і негабаритні вантажі, небезпечні вантажі і т. ін.).

У експортно-імпортному сполученні плата за перевезення вантажів залізничним транспортом нараховується так:

за перевезення в межах України – згідно з ціноутворенням на внутрішні перевезення;

за перевезення за межами України – згідно з вимогами міжнародних угод та тарифів.

## **5.2. Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ)**

Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ) використовується при оформленні перевізних документів та містить найменування та кодові позначення вантажів.

ЄТСНВ складається з мінімальних вагових норм завантаження; таблиць кратності ЄТСНВ номенклатурі вантажів плану і обліку навантаження на залізницях; алфавітного списку вантажів; переліку вантажів по тарифних групах, позиціях і номерах вантажів в позиції (кодам).

Найменування вантажу в перевізних документах, згідно з правилами до Статуту залізниць і тарифних правил, повинно бути вказано відповідно до найменувань, приведених в алфавітному списку вантажів, що міститься в ЄТСНВ.

У алфавітному списку вантажів проти кожного найменування вантажу вказано шестизначний код. Перші дві цифри коду означають порядковий номер групи, третя цифра – порядковий номер позиції, четверта і п'ята цифри – номер конкретного вантажу, шоста цифра – контрольне число.

Використання контрольного числа для простановки в перевізних та інших формах документів визначається інструкціями щодо заповнення цих документів.

ЄТСНВ кратна номенклатурі вантажів плану і обліку навантаження на залізницях.

У алфавітному списку вантажів для деяких вантажів поміщені узагальнені найменування, які містять споріднені вантажі по виробничому або споживчому призначенню і матеріалу та належать до однакового тарифного класу.

Якщо в алфавітному списку вантажів відсутнє конкретне або узагальнене найменування, до якого вантаж, що пред'являється до перевезення, може бути віднесений, то в перевізних документах II Тарифного керівництва № 1. При цьому вантажі, не поійменовані в алфавітному списку вантажів, вказуються під відповідним номером, до якого вони віднесені в тарифній позиції.

Вказане в алфавітному списку вантажів проти кожного найменування вантажу тризначне число в шестизначному коді є одночасно як номером тарифної групи і позиції, так і номером статистичної номенклатури вантажів.



Код вантажу використовується для інформації про підхід вантажу під вивантаження і в інших випадках.

### **5.3. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України (Тарифне керівництво № 1)**

Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги (тарифне керівництво № 1) призначений для визначення плати за перевезення вантажів у межах України та плати за додаткові послуги по вантажних перевезеннях. Тарифи, збори та плати, які містяться в Тарифному керівництві № 1, застосовуються для всіх суб'єктів господарювання (фізичних та юридичних осіб), які беруть участь у процесі організації та здійснення перевезень вантажів залізничним транспортом у внутрішньому та міжнародному (експортно-імпортному) сполученні. При цьому тарифи, що містяться у Тарифному керівництві № 1, застосовуються при визначенні плати за перевезення вантажів у експортному сполученні від станції відправлення до прикордонної (припортової) станції, а у імпортному сполученні – від прикордонної (припортової) станції до станції призначення.

Залізничним транспортом України перевозиться велика кількість вантажів, які згруповано у 254 тарифних позиції. Окремі вантажі можуть перевозитися в різних типах вагонів. Розрахунки собівартості перевезення вантажів показують, що для окремих вантажів собівартість перевезення одного і того ж обсягу вантажу на одну і ту ж відстань відрізняється незначно (наприклад, собівартість перевезення вантажів в універсальних вагонах; собівартість перевезення вантажів у спеціалізованих вагонах; собівартість перевезення швидкопсувних вантажів рефрижераторними вагонами; перевезення нафти та нафтопродуктів у цистернах та т. ін.). Оскільки базою для побудови тарифів є собівартість перевезення, то з метою раціоналізації визначення плати за перевезення вантажів залізничним транспортом України доцільно для окремих родів вантажів і окремих типів вагонів для однієї маси вантажу і однієї відстані перевезення розрахувати одну плату. В основі цієї плати повинна бути середньозважена собівартість перевезення, яка визначається на підставі собівартостей конкретних перевезень та питомих ваг обсягів перевезень. Якщо для кожної маси відправки (від прийнятої мінімальної до максимальної вантажопідйомності для даного типу вагона) та кожної відстані перевезення розрахувати плату за перевезення за формулою

$$T=(C_{пко}+C_{рух})*(1+r),$$

де  $C_{пко}$  – собівартість початково-кінцевих операцій;

$C_{рух}$  – собівартість рухомої операції;

$r$  – встановлений норматив рентабельності,

то буде побудована таблиця плати за перевезення вантажів в вагонах певних типів. Оскільки кожен рід вантажу перевозиться в вагонах певного типу, то визначена таким чином плата може бути застосована для перевезення

конкретних вантажів у конкретних типах вагонів. Таблиця плати за перевезення вантажів у конкретних типах вагонів називається тарифною схемою.

В основу побудови тарифних схем покладені такі принципи:

плата за перевезення різних вантажів у вагонах одного і того самого типу або у різних вагонах має визначатися за однією тарифною схемою у разі, коли для певної маси вантажу та певної відстані перевезення максимальне значення собівартості відрізняється від мінімального значення не більше, ніж на 5 % по відношенню до мінімального значення. При цьому умови перевезення вантажів, плата за перевезення яких буде визначатися за однією тарифною схемою, мають бути однаковими;

при розрахунках плати доцільно обирати інтервали для маси відправки та для відстані перевезення. Плату для кожного інтервалу відстані перевезення доцільно визначати для середнього значення інтервалу. Плату для інтервалу маси відправки необхідно визначати для того значення маси в даному інтервалі, для якого собівартість перевезення є середньою величиною між мінімальним та максимальним значеннями собівартості перевезень у даному інтервалі мас;

необхідність демонополізації потенційно конкурентних секторів обумовлює виокремлення в тарифних схемах плати за користування інфраструктурою та локомотивною тягою та плати за користування вантажними вагонами;

оскільки собівартість перевезення одного і того ж вантажу в вагоні загального парку залізниць суттєво відрізняється від собівартості перевезення вантажу у власному вагоні, то в тарифних схемах має бути визначена окремо плата за користування інфраструктурою та локомотивною тягою для вагонів загального парку залізниць та окремо – для власних і орендованих вагонів.

В теперішній час для визначення плати за перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України використовуються 29 тарифних схем:

тарифна схема 1 – для визначення плати за перевезення вантажів вагонними відправками в універсальних вагонах;

тарифна схема 2 – для визначення плати за перевезення вантажів вагонними відправками в спеціальних (спеціалізованих) вагонах;

тарифна схема 3 – для визначення плати за перевезення вантажів у ізотермічних вагонах;

тарифні схеми 4 – 8 – для визначення плати за перевезення вантажів у цистернах;

тарифні схеми 9 – 12 – для визначення плати за перевезення контейнерними відправками;

тарифна схема 13 – для визначення плати за перевезення контрейлерними відправками;

тарифна схема 14 – для визначення плати за перевезення власного та орендованого рейкового рухомого складу, вантажо-підйомних кранів та іншого рухомого устаткування на своїх осях;

тарифна схема 15 – для визначення плати за перевезення військових вантажів;

тарифна схема 16 – для визначення плати за проїзд провідників відправника вантажу або одержувача вантажу;

тарифна схема 17 – для визначення плати за перевезення вантажів для експлуатаційних потреб залізничного транспорту;

тарифні схеми 18 – 27 – для визначення плати за перевезення габаритних та негабаритних вантажів на транспортерах;

тарифна схема 28 – для визначення плати за перевезення рейкового рухомого складу (крім вагонів);

тарифна схема 29 – для визначення плати за перевезення вантажів (крім рейкового рухомого складу), що перевозяться вагонними відправками власним локомотивом.

Тарифні схеми 1 – 3 – це таблиці, в яких для інтервалів відстані перевезень та розрахункової маси вантажу надаються такі складові плати (тарифу): за користування інфраструктурою та локомотивною тягою для вагона парку залізниць, за користування інфраструктурою та локомотивною тягою для власного або орендованого вагона, за користування вагоном парку залізниць.

У тарифних схемах 4 – 8 для інтервалів відстані перевезень надаються ті ж самі складові плати (тарифу), що і у тарифних схемах 1 – 3, але у розрахунку на 1 тону вантажу.

Тарифні схеми 9 – 12 для інтервалів відстані перевезень містять плати за перевезення:

завантаженого контейнера залізниць у вагоні парку залізниць:

завантаженого власного або орендованого контейнера у вагоні парку залізниць;

завантаженого власного або орендованого контейнера у власному або орендованому вагоні;

завантаженого контейнера залізниць у власному або орендованому вагоні;

порожнього власного або орендованого контейнера у вагоні парку залізниць;

порожнього власного або орендованого контейнера у власному або орендованому вагоні.

У тарифній схемі 13 для інтервалів відстані перевезень надаються ті ж самі складові плати (тарифу), що і у тарифних схемах 1 – 3, але для завантаженого або порожнього автопоїзда, автомобіля, причепа, напівпричепа, знімного автомобільного кузова.

Тарифна схема 14 для інтервалів відстані перевезень містить плату у розрахунку на одну вісь за перевезення власного та орендованого рейкового

рухомого складу, вантажо-підйомних кранів та іншого рухомого устаткування на своїх осях.

У тарифній схемі 15 для інтервалів відстані перевезень надаються тіж самі складові плати (тарифу), що і у тарифних схемах 1 – 3, але для технічного майна та вибухових вантажів.

Тарифна схема 16 для інтервалів відстані перевезень містить плату за проїзд одного провідника, який супроводжує вантаж.

Тарифна схема 17 для інтервалів відстані перевезень містить плату за перевезення вантажів для експлуатаційних потреб залізничного транспорту у розрахунку за один вагон та за одну вісь.

Тарифні схеми 18 – 27 для інтервалів відстані перевезень містять плату за перевезення залежно від ступеня та виду негабаритності вантажу.

Тарифна схема 28 для інтервалів відстані перевезень містить плати за перевезення локомотива та рейкового рухомого складу (крім вагонів).

Тарифна схема 29 для інтервалів відстані перевезень містить плати за перевезення вантажів власним локомотивом (тепловозом або електровозом) у вагонах парку залізниць або у власних (орендованих) вагонах.

Крім тарифних схем, Тарифне керівництво № 1 містить збори за роботи та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, а також ставки плати за користування вагонами і контейнерами залізниць.

#### ***5.4. Визначення відстані перевезення вантажів (тарифне керівництво № 4)***

Відстань перевезення вантажів залізничним транспортом, за яку нараховується плата за перевезення, визначається за Тарифним керівництвом № 4 залізниць України.

Тарифне керівництво № 4 залізниць України складається з п'яти розділів. Розділ 1 «Алфавітний список роздільних і зупинних пунктів» містить інформацію про назви роздільних й зупинних пунктів та про комерційні операції, які на них можна проводити. Ця інформація розміщена у таблиці, в якій:

у графах 1 – 4 по кожному пункту наведено: найменування; умовне позначення комерційних операцій, які тут проводяться; скорочене найменування залізниці; на якій сторінці і в якій графі розділу 3 вказаний цей пункт;

у графі 5 для кожного роздільного пункту поміщені назви найближчих до нього транзитних пунктів на можливих напрямках перевезення і відстані до них. Транзитні пункти в цій графі позначені буквами «ТП»;

у графі 6 вказані шестизначні номери (коди), що присвоєні роздільним пунктам для проставляння в перевізних документах.

Розділ 2 «Тарифні відстані між транзитними пунктами» містить вказівки про визначення тарифних відстаней, перелік роздільних пунктів, названих умовно «транзитні пункти» (ТП) і таблиці тарифних відстаней між транзитними пунктами.

Тарифна відстань перевезення вантажів обчислюється шляхом підсумовування, як правило, трьох відстаней: від станції відправлення і призначення до транзитних пунктів (пункт 1 розділу 1) і відстаней між транзитними пунктами (пункт 3 розділу 2).

Для обчислення тарифної відстані потрібно:

у алфавітному списку станцій (пункт 1 розділу 1) знайти пункти відправлення і призначення вантажу. Проти назви кожного пункту вказано найменування залізниці, сторінку і рядок таблиць відправлення і прибуття в пункті 2 розділу 3;

відшукавши на вказаних сторінках розділу 3 пункти відправлення і призначення, визначити, на якій ділянці і між якими вузлами розташований кожен з них. У графах 3 і 4 таблиць відправлення і прибуття (пункт 2 розділу 3) приведені назви вузлів.

Розділ 3 «Тарифні відстані між станціями ділянок і транзиту по залізницях» містить таблиці транзитних відстаней і таблиці відстаней з прибуття та відправлення.

В таблиці транзитних відстаней по кожній залізниці наводяться таблиці транзитних відстаней:

а) між стиковими (вхідними – вихідними) пунктами у межах залізниць, встановлених наказами Укрзалізниці;

б) до вхідних (вихідних) пунктів від пунктів держкордону, відкритих для прямого міжнародного сполучення; портів (пристаней) перевалки вантажів із залізниць на водний транспорт і назад, включених в пряме змішане залізнично-водне сполучення; внутрішніх вузлів цієї залізниці, окрім тих, що поєднують малодіяльні тупикові лінії з магістральними.

Назви залізниць примикання, стикових і інших пунктів дані в алфавітному порядку. Якщо з якою-небудь залізницею є декілька стикових пунктів, то їх об'єднують назвою цієї залізниці і перераховують в алфавітному порядку. Відстані від пунктів держкордону до стикових пунктів враховують протяжність колій залізниці, включаючи відстань від держкордону до прикордонних станцій. Відстань від портів (пристаней) перевалки до стикових пунктів включає протяжність припортових і пристанських залізничних гілок.

Транзитні відстані в межах кожної залізниці обчислені з урахуванням плану формування потягів.

Таблиці транзитних відстаней використовуються:

а) при обліку тонно-кілометрової роботи і розподілі доходів від вантажних перевезень між залізницями;

б) при розрахунку платежів за дійсну відстань перевезення негабаритних вантажів і вантажів у багажних і вантажних вагонах, причеплених до пасажирських потягів.

У таблиці відстаней з відправлення і прибуття надаються дільничні тарифні відстані від кожного пункту до найближчих до них вузлів.

Розділ 4 «Алфавітний список річкових і морських портів» містить:

1. Алфавітний список річкових портів і пристаней, включених в пряме змішане залізнично-водне сполучення;
2. Алфавітний список портів і пристаней, що здійснюють перевалку вантажів із залізничного на річковий транспорт і назад;
3. Алфавітний список морських портів і пунктів, включених в пряме змішане залізнично-водне сполучення;
4. Алфавітний список морських портів, що здійснюють перевалку вантажів прямого змішаного залізнично-водного сполучення з залізниці на морський транспорт і назад.

Розділ 5 «Алфавітний список міст, назви яких не співпадають з назвами розташованих на їх території залізничних станцій, міст, що тяжіють до залізничних станцій, і відстані між ними» містить таблицю, в якій у графі 1 надається найменування міста, у графі 2 – область або країна, у графі 3 – найменування станції і відстань до неї, у графі 4 – скорочена назва залізниці.

### ***Контрольні питання:***

1. Що являють собою вантажні залізничні тарифи?
2. Для чого використовується єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів (ЄТСНВ)?
3. Чим обумовлюється наявність 29 тарифних схем у Тарифному керівництві № 1?

## **Тема 6**

### **Особливості нарахування провізних платежів за транзитні перевезення вантажів залізницями України**

#### **План**

- 6.1. Міжнародні транзитні тарифи МТТ і ЄТТ.***
- 6.2. Тарифна політика залізниць України на фрахтовий рік.***
- 6.3. Гармонізована номенклатура вантажів.***
- 6.4. Особливості нарахування провізних платежів за транзитні перевезення вантажів залізницями України.***

Література: [1, 3, 9, 10, 15, 16, 17, 19, 20].

#### ***6.1. Міжнародні транзитні тарифи МТТ і ЄТТ***

Транзитні тарифи використовуються для нарахування провізної плати за перевезення вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні. Транзитні тарифи визначають коло залізниць-учасниць договору про єдиний транзитний тариф та договору про міжнародний залізничний транзитний тариф, тарифну валюту, основи розрахунку плати за перевезення, особливості розрахунку плати за перевезення залежно від певних умов, особливості застосування тарифів в разі початку або закінчення вантажного залізничного перевезення в порту.

Учасниками міжнародного залізничного транзитного тарифу (МТТ) є залізниці Азербайджану, Білорусі, Грузії, Казахстану, Киргизстану, Латвії, Литви, Молдови, Монголії, Росії, Таджикистану, Узбекистану, України, Чехії, Естонії тощо. МТТ застосовується до відправлення вантажів, які перевозяться по залізницях-учасницях Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), Єдиних правових приписів до договору про Єміжнародні залізничні перевезення вантажів (ЦИМ) або іншого транспортного права, за винятком перевезень вантажів в або із В'єтнаму, Китаю, Кореї, Монголії транзитом по залізницях, які є також і учасниками Єдиного транзитного тарифу (ЄТТ).

Крім того, МТТ застосовується при перевезенні вантажів через припортові станції залізниць-учасниць МТТ, по яких вантаж прямує транзитом або з перевідправкою з/на автомобільний транспорт, а також за участю трубопровідного транспорту через станції залізниць-учасниць МТТ, по яких вантаж прямує транзитом.

Тарифною валютою є швейцарський франк. Розрахунок провізної плати за перевезення вантажів по залізницях здійснюється на основі найменування вантажу, транзитної тарифної відстані, виду відправки, категорії контейнера та інших умов, передбачених МТТ.

Найменування вантажів, крім небезпечних, обирається з Гармонізованої номенклатури вантажів (ГНГ). Провізні платежі розраховуються окремо для кожної транзитної залізниці, що бере участь у перевезенні, за тарифну відстань.

Для цілей застосування МТТ відправкою вважаються вантажі, які прийняті до перевезення по одній накладній. При розрахунках провізних платежів розрізняють повагонні, дрібні, контейнерні, контрейлерні відправки. Крім того, враховуються відправки малою або великою швидкістю. Провізна плата вказана в МТТ для відправок малою швидкістю. При розрахунках плати за перевезення вантажів великою швидкістю тариф для малої швидкості збільшується на 50 %, а при перевезенні вантажів пасажирською швидкістю – на 100 %.

Єдиний транзитний тариф (ЄТТ) застосовується до відправки вантажів, що перевозяться транзитом по залізницях-учасницях ЄТТ на умовах СМГС, ЦИМ, якщо перевезення здійснюється через прикордонні, припортові станції і станції перевідправлення вантажів на автомобільний транспорт, а також при перевезенні вантажів залізничним транспортом за участю трубопровідного транспорту у транзитних напрямках. Такі транзитні напрямки вказані в ЄТТ для країн, залізниці яких беруть участь в ЄТТ, а також для перевезень між країнами, залізниці яких є учасниками ЄТТ, з одного боку, і країнами, залізниці яких не є учасницями ЄТТ, з іншого боку.

Учасниками ЄТТ є залізниці Азербайджану, Білорусі, Болгарії, В'єтнаму, Грузії, Казахстану, Китаю, Кореї, Киргизстану, Латвії, Молдови, Монголії, Росії, Таджикистану, Узбекистану, України, Естонії.

Провізні платежі розраховуються окремо для кожної транзитної залізниці-учасниці ЄТТ, що бере участь у перевезенні, на основі

Гармонізованої номенклатури вантажів, маси і виду відправки, відстані перевезення по даній залізниці, категорії контейнерів, інших умов, передбачених ЄТТ. Для розрахунку провізних платежів потрібно визначити клас вантажу по ГНГ, транзитні відстані перевезення окремо для кожної залізниці, провізну плату відповідно до розрахункових таблиць, суми додаткових зборів і інших платежів тощо.

Розмір провізної плати за перевезення вантажу розраховується за ставкою розрахункових таблиць, яка відповідає відстані перевезення даної відправки. Крім того, при перевезенні вантажів через припортові станції залізниці-учасниці ЄТТ, яким належать ці станції, вважаються транзитними залізницями.

Основою розрахунку провізної плати є провізна плата за перевезення вантажів малою швидкістю. При перевезенні вантажів великою швидкістю плата, що розрахована для перевезення вантажів малою швидкістю, збільшується на 100 %, а при перевезенні пасажирською швидкістю – на 200 %. При перевезенні небезпечних вантажів розрахунок провізної плати здійснюється за загальними правилами ЄТТ з підвищенням на 100 %.

## **6.2. Тарифна політика залізниць України на фрахтовий рік**

Тарифна політика залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів в міжнародному сполученні (далі – Тарифна політика) є міжнародним договором міжвідомчого характеру і діє у рамках Тарифної Угоди залізничних адміністрацій (Залізниць) держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав від 17 лютого 1993 року (далі – Тарифна Угода).

Учасниками Тарифної Угоди є залізниці Азербайджанської Республіки, Республіки Вірменія, Білорусі, Грузії, Республіки Казахстан, Киргизської Республіки, Латвійської Республіки, Республіки Молдова, Російської Федерації, Республіки Таджикистан, Туркменістану, Республіки Узбекистан, України, Естонської Республіки.

Тарифна політика застосовується згідно з Законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт» та «Про ратифікацію Угоди про проведення погодженої політики в області визначення транспортних тарифів», а також постанови Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1996 року № 457 «Про затвердження Статуту залізниць України».

Ставки Тарифної політики на фрахтовий рік діють з 1 січня по 31 грудня фрахтового року включно і встановлені на базі Міжнародного залізничного транзитного тарифу (МТТ) і Єдиного транзитного тарифу (ЄТТ). Валютою тарифу є швейцарський франк.

10 лютого 1998 року ухвалений Закон України «Про ратифікацію Угоди про проведення узгодженої політики в області визначення транспортних тарифів», відповідно до якого Україна бере на себе зобов'язання застосовувати положення Угоди про проведення узгодженої політики в області визначення транспортних тарифів (далі – Угода), за винятком статті 7. Згідно з статтею 3 Угоди у галузі залізничного транспорту діє Рішення



Ради глав урядів Співдружності Незалежних Держав про Концепцію встановлення узгодженої тарифної політики на залізничному транспорті держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав (далі – Рішення).

Відповідно до пункту 1 Рішення Рад глав урядів Співдружності Незалежних Держав вирішила погодитися з Концепцією встановлення узгодженої тарифної політики на залізничному транспорті держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, представленою Радою із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності і Міждержавним економічним Комітетом економічного союзу.

Концепція визначає принципи формування узгодженої тарифної політики залізничних адміністрацій держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів залізничним транспортом в міждержавному і міжнародному сполученнях.

Концепцією встановлено, що основні принципи формування і застосування узгодженої тарифної політики на перевезення вантажів в міждержавному і міжнародному сполученнях діють у рамках Тарифної угоди залізничних перевізників держав-учасниць Співдружності від 17 лютого 1993 року і затверджуються на щорічних тарифних конференціях.

На тарифних конференціях на відповідний фрахтовий рік приймається Тарифна політика.

Згідно з Концепцією при встановленні тарифів на перевезення вантажів в міждержавному і міжнародному сполученнях залізничні адміністрації керуються такими принципами:

стабільність рівня тарифних ставок для забезпечення виконання довгострокових зовнішньоекономічних контрактів;

рівень ставок на перевезення по залізницях-учасницях Тарифної угоди визначається окремо для кожної залізничної адміністрації, що бере участь в перевезенні, з урахуванням відстані перевезення по залізницях цієї держави;

рівень ставок провізної плати, що оголошується залізничними адміністраціями на міждержавні і міжнародні перевезення, є максимальним;

тарифи, використовувані залізничними адміністраціями в міждержавному і міжнародному сполученнях, мають єдину погоджену тарифну базу, що забезпечує уніфіковану побудову;

валютою тарифу є швейцарський франк, платежі можуть здійснюватися в доларах США по оголошуваному курсу швейцарського франка до долара США;

здійснення розрахунків за перевезення вантажів в міждержавному і міжнародному сполученнях окремо з кожною залізничною адміністрацією держав-учасниць Співдружності, якщо двох- або багатосторонніми домовленостями не передбачене інше;

безбитковість перевезень; можливість зниження залізничною адміністрацією рівня оголошеного тарифу за відстань по своїй території з урахуванням її економічних інтересів;

узгодження між залізничними адміністраціями держав-учасниць Співдружності конкурентоспроможних наскрізних тарифних ставок.

Концепцією встановлено, що з вказаних принципів витікають такі заходи регулювання тарифів в міждержавному сполученні:

підвищення залізничними адміністраціями рівня тарифів відповідно до Тарифної угоди – по періодичності і терміну повідомлення усіх залізниць-учасниць Угоди;

залізничні адміністрації самостійно знижують рівень оголошених тарифних ставок виходячи з економічної доцільності;

залізничні адміністрації спільно розробляють і приймають порядок узгодження наскрізних тарифних ставок на перевезення вантажів в міждержавному сполученні за участю декількох залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав;

при проведенні гнучкої тарифної політики на перевезення вантажів з обмеженням збуту за рівнем світових цін вжиття паритетних заходів щодо взаємного зниження тарифів і зборів у усіх перевізників, що беруть участь у перевезенні, і відпускних цін підприємств за умови економічної доцільності;

залізничні адміністрації з урахуванням економічних умов і особливостей роботи залізничного транспорту в кожній державі здійснюють диференціацію тарифів за родами вантажів, видами відправок, типами транспортних засобів і іншими категоріями перевезень з введенням коефіцієнтів до базових тарифів.

Періодичність і терміни зміни рівня тарифів врегульовані пунктами 6 і 7 статей 3 Тарифної угоди:

пункт 6. Кожна сторона має право самостійно підвищувати рівень ставок, оголошених в Тарифній політиці на цей фрахтовий рік в частині, що стосується :

транзитних перевезень по коліях своєї залізниці, не більше двох разів на рік за умови повідомлення Управління справами, усіх інших сторін і причетних до виконання Тарифної політики не пізніше, ніж за місяць до вступу відповідних змін в дію. Підвищенням вважається зміна рівня ставок Тарифної політики у бік збільшення рівня тарифів, що діє на дату підвищення, незалежно від переліку вантажів і напрямку перевезень, на які поширюється підвищення;

експортно-імпортних перевезень – за рішенням залізничної адміністрації, виходячи з економічної доцільності за умови повідомлення Управління справами, усіх сторін і причетних до виконання Тарифної політики не пізніше, ніж за 15 днів до вступу відповідних змін в дію.

Проте перше підвищення рівня ставок може бути зроблене стороною не раніше, ніж через місяць після дати вступу в дію Тарифної політики на новий фрахтовий рік;

пункт 7. Кожна сторона має право самостійно знижувати рівень ставок на цей фрахтовий рік в частині, що стосується перевезень по коліях своєї залізниці, з повідомленням Управління справами, усіх інших сторін і причетних до виконання Тарифної політики.

На сьогодні Укрзалізниця наділена повноваженнями на встановлення пільгових тарифів зі знижкою 50 % на перевезення транзитних вантажів. При цьому пільгові тарифи встановлюються Тарифною комісією Укрзалізниці :

для конкретного вантажу, з урахуванням кон'юнктури міжнародного транспортного ринку і світових цін на продукцію, що перевозиться залізницями;

по окремих напрямках перевезень;

під гарантовані обсяги перевезень;

наскрізні за узгодженням з іноземними залізницями, морськими, річковими портами, поромами, термінальними комплексами.

Побудова транзитних вантажних тарифів базується на транспортно-технологічних принципах. Тарифи диференційовані по видах відправок, відстані перевезень, типах рухомого складу і його приналежності, масі вантажу, умовах перевезень, по видах вантажу.

По видах відправок тарифи встановлені для повагонних, контейнерних, контрейлерних і дрібних відправок.

По типах рухомого складу тарифи встановлені для універсальних вагонів, цистерн і бункерних піввагонів, рефрижераторних, вагонів-термосів і вагонів-льодовиків, транспортерів, пасажирських і спеціальних (спеціалізованих) вагонів.

По приналежності тарифи встановлені для вагонів парку залізниць, власних і орендованих.

За умовами перевезень тарифи встановлені для негабаритних вантажів, довгомірних, небезпечних, таких, що перевозяться з окремим локомотивом залізниці, для перевезення рухомого складу, провідників, домашніх речей, покійників.

При визначенні плати за перевезення вантажів повагонними відправками в універсальному рухомому складі до базових ставок застосовуються поправочні коефіцієнти залежно від вагової категорії.

### ***6.3. Гармонізована номенклатура вантажів***

Гармонізована номенклатура вантажів (ГНГ) служить для опису і кодування вантажів в міжнародному вантажному сполученні країн-членів організації співдружності залізниць (ОСЗ), що беруть участь в СМГС або застосовують положення СМГС.

ГНГ створена на основі Гармонізованої системи опису і кодування товарів Всесвітньої митної організації (ГС) і відповідає Гармонізованій номенклатурі вантажів Міжнародного союзу залізниць (ННМ). Найменування розділів, глав і позицій відповідають тексту ГС з доповненнями для Глав 27 і 99, обумовленими залізничною специфікою.

ГНГ є обов'язковою для кожної залізниці країн-членів ОСЗ, що беруть участь в СМГС або застосовують положення СМГС. ГНГ містить:

перелік позицій, що складається з 22 розділів, 99 глав;

аналітичний список вантажів;

алфавітний список вантажів.

Аналітичний список вантажів включає найменування розділів, найменування і кодове позначення глав і позицій, конкретні найменування і коди вантажів, розташовані в порядку зростання кодів.

Алфавітний список вантажів містить найменування вантажу, його код і клас ЄТТ.

Для позначення вантажів використовується восьмизначний код. Перші шість знаків цього коду відповідають ГС, з них:

перші чотири цифри ідентифікують позицію, з яких перша і друга цифри означають відповідну главу, а третя і четверта цифри означають порядковий номер позиції в цій главі;

п'ята і шоста цифри ідентифікують субпозицію вантажу в межах позиції.

Сьомий і восьмий знаки застосовуються для досягнення особливої точності опису вантажу.

Зміни і доповнення в ГНГ, зокрема на підставі змін і доповнень в ННМ, вводяться в дію після їх затвердження Конференцією Генеральних директорів (відповідальних представників) залізниць ОСЗ.

Діюча ГНГ затверджена на XXII засіданні Конференції Генеральних директорів (відповідальних представників) залізниць ОСЗ 23-27 квітня 2007 р. Депозитарієм ГНГ є Комітет ОСЗ.

У разі неможливості внесення в графу «Найменування вантажу» накладної СМГС повного найменування вантажу по ГНГ, допускається вказівка скороченого найменування вантажу, що не спотворює характеристик вантажу з обов'язковим проставлянням коду ГНГ, який відповідає повному найменуванню цього вантажу.

При вказівці в накладній СМГС найменування небезпечного вантажу згідно з Алфавітним покажчиком небезпечних вантажів (Додаток 2 до СМГС) або аналогічними алфавітними покажчиками, використовуваними для перевезень небезпечних вантажів на основі двох- і багатосторонніх угод, укладених між залізницями, у разі відсутності цього найменування в ГНГ, вантажопосилач зобов'язаний проставити код ГНГ, що відповідає найменуванню, найбільш відповідному за хімічним складом, властивістю і характеристиками вантажу.

#### ***6.4. Особливості нарахування провізних платежів за транзитні перевезення вантажів залізницями України***

Платежі за транзитні перевезення вантажів по залізницях-учасницях Тарифної угоди визначаються на основі Тарифної політики окремо для залізниць кожної країни, що бере участь у перевезенні, згідно з відстанню перевезень по залізницях кожної країни. При розрахунках провізних плат за перевезення вантажів відстань визначається:

по залізницях країн відправлення і призначення – учасницях Тарифної угоди – відповідно до Тарифного керівництва № 4, яке офіційно оголошується залізничними адміністраціями цих країн;

по транзитних залізницях – учасницях Тарифної угоди – згідно з таблицями транзитних відстаней, які офіційно оголошуються залізницями

цих країн в тарифах МТТ і ЄТТ. Залізниці, які не є учасницями тарифів МТТ і ЄТТ, оголошують таблиці транзитних відстаней на Тарифній Конференції з подальшою публікацією в Тарифній політиці залізниць держав СНД на перевезення вантажів в міжнародному сполученні на черговий фрахтовий рік.

За узгодженням з іноземними залізницями, морськими, річковими портами, поромами, термінальними комплексами можуть бути встановлені наскрізні тарифи. Наскрізні тарифні ставки розробляються з урахуванням економічних інтересів кожної держави, залізниці якої беруть участь у перевезеннях. Метою узгодження наскрізної ставки є забезпечення конкурентоспроможності перевезень і залучення вантажопотоків на залізниці-учасниці Тарифної Угоди, зокрема за рахунок переключення з альтернативних напрямів і видів транспорту. Пропозиції по рівню наскрізної тарифної ставки розробляються у рамках двосторонніх і багатосторонніх робочих груп, що діють на постійній основі і складаються з уповноважених представників залізничних адміністрацій.

### ***Контрольні запитання:***

1. Чим відрізняються міжнародні транзитні тарифи МТТ і ЄТТ?
2. Чи має право залізниця-учасниця Тарифної політики самостійно підвищувати рівень тарифних ставок?
3. Для чого призначена гармонізована номенклатура вантажів?

## **Тема 7**

### **Основні положення щодо виконання договору перевезення**

#### **План**

- 7.1. Уплата провізних платежів.***
- 7.2. Видача та розшук вантажу.***
- 7.3. Особливості складання комерційного акту.***
- 7.4. Зміна договору перевезення.***
- 7.5. Перепони до перевезення та видачі вантажу.***

Література: [8, 10, 12, 17, 19, 20].

#### ***7.1. Уплата провізних платежів***

При перевезенні вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні стягнення провізних платежів залежить від того, по якій залізниці (залізниці відправлення вантажу, залізниці призначення вантажу, транзитній залізниці тощо) здійснюється перевезення. Нараховані провізні платежі стягуються таким чином:

1) за перевезення по залізницях відправлення вантажу – з вантажовласника на станції відправлення або відповідно до чинних на залізницях відправлення внутрішніх правил;

2) за перевезення по залізницях призначення вантажу – з вантажоодержувача на станції призначення або відповідно до чинних на залізницях призначення внутрішніх правил;

3) за перевезення по транзитних залізницях - з вантажовласника на станції відправлення або з вантажоодержувача на станції призначення. При перевезенні вантажу по декількох транзитних залізницях можлива оплата за перевезення по частині транзитних залізниць вантажовласником, а по іншій частині – вантажоодержувачем за умови наявності відповідних договорів між залізницями;

4) за перевезення по транзитних залізницях – з вантажовласника або вантажоодержувача через платника (експедиторську організацію, фрахтового агента тощо), у якого укладені відповідні договори з кожною транзитною залізницею на оплату провізних платежів.

Вантажовласник може взяти на себе оплату провізних платежів по транзитних залізницях. У цьому разі він у відповідній графі накладної до договору вказує скорочене найменування цих транзитних залізниць. Якщо ж вантажовласник не бере на себе оплату провізних платежів по транзитних залізницях, то це означає, що він переводить ці платежі на вантажоотримувача, тому на станції призначення ці платежі мають бути стягнуті з вантажоодержувача. Але якщо для конкретного міжнародного вантажного перевезення застосовується транзитний тариф, відповідно до якого провізні плати за перевезення вантажів по транзитних залізницях повинен оплатити вантажовласник, то перевід таких платежів на вантажоодержувача не допускається. Якщо ж відповідно до застосовуваного транзитного тарифу провізні плати за перевезення вантажу по транзитних залізницях повинен оплатити вантажоодержувач, то сплата таких платежів вантажовласником не допускається.

У разі оплати провізних платежів за перевезення вантажу по транзитних залізницях вантажовласник має вказати у відповідній графі накладної до договору по кожній транзитній залізниці найменування цього платника та його код.

При перевантаженні вантажів у вагони іншої колії або при переставлянні вагонів на візки іншої колії на прикордонній станції стягується відповідний збір:

1) у разі виконання цих робіт залізницею відправлення – з вантажовласника або відповідно до діючих на залізниці відправлення внутрішніх правил;

2) у разі виконання цих робіт залізницею призначення – з вантажоодержувача або відповідно до діючих на залізниці призначення внутрішніх правил;

3) у разі виконання цих робіт транзитною залізницею – з вантажовласника, вантажоодержувача або платника (експедиторської організації, фрахтового агента тощо), залежно від того, хто з них здійснює оплату провізних платежів по даній транзитній залізниці.

У разі, коли вантажоодержувач відмовляється від прийому вантажу, всі платежі і штрафи, які стосуються перевезення даного вантажу, стягуються з вантажовласника. У разі неправильного застосування тарифів або помилок в розрахунку при обчисленні провізних платежів, а також у випадку не стягнення платежів недобір підлягає сплаті, а перебір – поверненню. Розрахунки недоборів і переборів по провізних платежах здійснюються відповідно до ставок тарифів, які діяли на момент укладення договору перевезення. Залізниця, яка робить розрахунок з вантажовласником або вантажоодержувачем, стягує недобори або повертає перебори згідно з внутрішніми правилами, що діють на цій залізниці. Недобори і перебори по одній накладній до 5 швейцарських франків не підлягають стягненню або поверненню.

Провізні платежі і штрафи стягуються залізницями у валюті країни, де робиться оплата. Якщо провізні платежі не виражені у валюті країни, в якій вони мають бути стягнуті, то вони перераховуються у валюту цієї країни по курсу, який діяв у місці і в день платежу.

## ***7.2. Видача та розшук вантажу***

Після прибуття вантажу на станцію призначення залізниця зобов'язана видати вантаж, оригінал накладної і лист повідомлення про прибуття вантажу вантажоодержувачу по сплаті ним залізниці усіх належних по накладній провізних платежів. Вантажоодержувач зобов'язаний сплатити провізні платежі і прийняти вантаж. Вантажоодержувач може відмовитися від прийому вантажу лише в тих випадках, коли якість вантажу внаслідок ушкодження, псування або з інших причин змінилося настільки, що виключається можливість часткового чи повного використання його за первинним призначенням.

Якщо впродовж 30 днів після закінчення терміну доставки вантажу він не виданий вантажоодержувачу, то вантажовласник або вантажоодержувач має право подати залізниці заяву про розшук вантажу. Вантажоодержувач може вважати вантаж втраченим, якщо цей вантаж не був виданий йому впродовж 30 днів після закінчення терміну доставки і станцією призначення була зроблена відмітка «Вантаж не прибув» в графі «Найменування вантажу» дубліката накладної або оригіналу накладної і листа повідомлення про прибуття вантажу.

Проте, якщо вантаж прибув на станцію призначення після закінчення 30-денного терміну, то станція повинна повідомити про це вантажоодержувача. Вантажоодержувач зобов'язаний прийняти вантаж, якщо він прибув не пізніше 6 місяців після закінчення терміну доставки, і повернути залізниці суми, які вона сплатила йому як відшкодування за втрату вантажу, повернення провізних платежів і інших витрат по перевезенню вантажу. Якщо відшкодування за втрату і витрати по перевезенню вантажу були сплачені вантажовласнику, то вантажовласник це відшкодування зобов'язаний повернути залізниці. При цьому за вантажоодержувачем зберігається право пред'явити до залізниці претензію

про сплату штрафу за прострочення в доставці вантажу, а також про відшкодування за часткову втрату, недостачу маси, ушкодження, псування знайденого вантажу або зниження його якості з інших причин.

### **7.3. Особливості складання комерційного акту**

Комерційний акт – офіційний дво- чи багатосторонній документ, який складається у разі виникнення суперечностей між договірними сторонами при транспортуванні вантажів або при виявленні в пункті призначення нестачі, пошкоджень чи псування вантажу.

Залізниця повинна скласти комерційний акт, якщо під час перевезення або видачі вантажу вона робить перевірку стану вантажу, його маси або кількості місць, а також наявності накладної і при цьому встановлює:

1) повну або часткову втрату вантажу, недостачу маси, його ушкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин;

2) невідповідність між відомостями, вказаними в накладній, і вантажем в натурі про найменування, масі, кількості місць вантажу, знаках (марках) і номерах місць вантажу, найменуванні вантажоодержувача і станції призначення;

3) відсутність накладної або окремих її листів по цьому вантажу чи вантажу по цій накладній;

4) відсутність або недостачу перевізних пристосувань, вказаних в накладній.

Комерційний акт складається також у разі виявлення порожнього приватного або зданого в оренду вагона без накладної або виявлення накладної без вагона.

Якщо вантажоодержувач під час видачі йому вантажу виявляє яку-небудь несправність, вказану вище, а комерційний акт по цій несправності залізницею не складений, то вантажоодержувач повинен негайно звернутися до станції призначення про складання комерційного акту.

Станція призначення може відмовитися від складання комерційного акту у разі, якщо:

1) виключено, що вказана несправність сталася протягом часу з моменту прийому вантажу до перевезення до його видачі вантажоодержувачу;

2) зменшення маси вантажу не перевищує встановленої норми;

3) внутрішніми правилами, що діють на залізниці призначення, не допускається складання комерційного акту після видачі вантажу;

4) звернення одержувача до станції призначення не було зроблене ним негайно після встановлення ним несправності і не було зроблено в межах 3 діб після видачі вантажу;

5) стан вантажу був змінений одержувачем, хоча це не було необхідним для обертання вантажу від збільшення несправності;

6) вантажоодержувач не передає станції призначення пломби або запірно-пломбувальні пристрої, зняті з вагона, контейнера, автопоїзда



знімного автомобільного кузова, причепа, напівпричепа, автомобіля, трактора або іншої самохідної машини.

Комерційний акт підписується посадовими особами станції, при цьому якщо комерційний акт складається на станції призначення вантажу, то він має бути підписаний також вантажоодержувачем або особою, яку вантажоодержувач уповноважив на отримання вантажу. У разі, коли вантажоодержувач не згодний з відомостями, поміщеними в комерційному акті, він може внести в нього свої зауваження по таких відомостях, якщо це допускається внутрішніми правилами, що діють на залізниці призначення.

#### ***7.4. Зміна договору перевезення***

Вантажовласник та вантажоодержувач можуть змінювати договір про перевезення вантажу. При цьому вантажовласнику дозволяється:

- 1) узяти вантаж із станції відправлення;
- 2) змінити станцію призначення. При цьому у разі потреби слід вказати прикордонні станції, через які після зміни договору про перевезення повинен проїхати вантаж, і платника за транзитні залізниці, що з'явилися в результаті зміни договору про перевезення, якщо оплата провізних платежів по цих залізницях здійснюється через платника (експедитора, фрахтового агента тощо);
- 3) змінити одержувача вантажу;
- 4) повернути вантаж на станцію відправлення.

Вантажоодержувач може зробити такі зміни договору про перевезення:

- 1) змінити станцію призначення вантажу в межах країни призначення;
- 2) змінити вантажоодержувача вантажу. При цьому вантажоодержувач може зробити зміну договору про перевезення тільки на вхідний прикордонній станції країни призначення і тільки тоді, коли вантаж ще не відправлений з цієї станції. У тому випадку, коли вантаж вже проїхав вхідну прикордонну станцію країни призначення, зміна договору про перевезення вантажоодержувачем робиться тільки відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізниці призначення.

Зміна договору про перевезення, яке призведе до ділення вантажу на частини, не допускається. Зміна договору про перевезення робиться на основі письмової заяви вантажовласника або вантажоодержувача. При цьому зміну договору про перевезення можна зробити один раз вантажовласником і один раз вантажоодержувачем.

Залізниця має право відмовити в зміні договору про перевезення або затримати здійснення цієї зміни тільки у випадках, якщо:

- 1) це нездійсненно для станції залізниці призначення, яка повинна змінити договір про перевезення, у момент отримання письмової заяви або телеграфного повідомлення станції відправлення або станції призначення;
- 2) це може порушити експлуатацію залізниці;
- 3) цьому суперечать внутрішні закони і правила країн, залізниці яких беруть участь у перевезенні;

4) при зміні станції призначення вартість вантажу не покриває усіх передбачуваних витрат по перевезенню до нової станції призначення, крім випадків, коли сума цих витрат вноситься негайно або гарантується.

Обчислення і стягнення провізних платежів при зміні договору про перевезення здійснюються з урахуванням наступних особливостей:

1) якщо вантаж має бути виданий на станції на шляху його прямування, то провізні платежі обчислюються і стягуються тільки за перевезення до цієї станції. Якщо вантаж вже пройшов нову станцію призначення і залізниця повертає його на цю станцію, то, окрім провізних платежів за перевезення до станції затримання вантажу, нараховується і стягується окремо плата за перевезення від станції затримання вантажу до нової станції призначення вантажу;

2) якщо вантаж має бути відправлений на нову станцію, що знаходиться далі за станцію попереднього призначення, або відправлений на станцію, що не знаходиться на шляху попереднього прямування вантажу, то провізні платежі обчислюються і стягуються окремо за перевезення до станції попереднього призначення або до станції затримання вантажу і від цієї станції затримання вантажу до нової станції призначення;

3) якщо вантаж має бути повернений назад на станцію відправлення, то провізні платежі обчислюються і стягаються з вантажовласника за перевезення до тієї станції, з якої буде повернений вантаж, і окремо за перевезення від цієї станції до станції відправлення.

За зміну договору про перевезення вантажу стягується збір, який обчислюється відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізниці, яка робить зміну договору про перевезення.

Якщо внаслідок зміни договору про перевезення відбувається затримка у перевезенні або видачі вантажу не з вини залізниці, то додаткові збори, штрафи і інші витрати за час затримки (за зберігання вантажу, простої вагонів і інше, за винятком штрафу за простої вагонів на транзитних залізницях, обчислюються відповідно до внутрішніх правил і використовуваними для таких перевезень тарифами тією залізницею, на якій відбулася затримка. За простої вагонів на транзитних залізницях, викликаний зміною договору про перевезення, штраф обчислюється згідно з використовуваним для цього міжнародного перевезення транзитним тарифом.

### ***7.5. Перепони до перевезення та видачі вантажу***

На станції відправлення або на шляху прямування можуть виникати перепони до перевезення вантажу. В такому разі залізниця вирішує, чи потрібно запросити вказівку вантажовласника або доцільніше зробити перевезення вантажу до станції призначення зі зміною шляху прямування. Залізниця має право стягнути провізну плату за змінений шлях прямування і мати в розпорядженні відповідний додатковий термін доставки, крім випадків, коли провина падає на залізницю.

За відсутності іншого шляху прямування або якщо перевезення неможливе з інших причин, а також при виникненні перепони до видачі вантажу станція, на якій виникли перепони негайно по телеграфу через станцію відправлення сповіщає про це вантажовласника і просить його вказівок. При цьому станція повідомляє вантажовласнику усі необхідні відомості, які вона має в розпорядженні.

Вантажовласник може в накладній в графі «Особливі заяви вантажовласника» дати вказівки про те, як вчинити з вантажем, якщо з'являться перепони до перевезення або видачі вантажу. Якщо на розсуд залізниці ці вказівки не можуть бути виконані, то залізниця повинна вимагати від вантажовласника нових вказівок.

Якщо від вантажовласника, якого сповістили про перепони до перевезення чи видачі вантажу, впродовж 8 діб, а по швидкопсувних вантажах впродовж 4 діб з моменту надання йому сповіщення станцією, на якій виникли перепони, не надходить ніяких вказівок або надходять нездійсненні вказівки, то з вантажем належить вчинити по внутрішніх правилах, що діють на тій залізниці, на якій виникли перепони. Якщо швидкопсувним вантажам погрожує псування, залізниця, на якій виникли перепони до перевезення або видачі вантажу, повинна вчинити з вантажами відповідно до внутрішніх правил, що діють на цій залізниці, не чекаючи закінчення 4-добового терміну.

Якщо перепони до перевезення припиняться до отримання вказівок вантажовласника, станція, на якій виникли перепони, направляє вантаж на станцію призначення, не чекаючи вказівок, і негайно сповіщає про це вантажовласника.

Якщо вантаж був реалізований, то виручена від реалізації сума за вирахуванням належних залізниці провізних платежів, штрафів і витрат, пов'язаних з реалізацією вантажу, видається вантажовласнику. Якщо виручена від реалізації вантажу сума не покриває нарахованих платежів, то вантажовласник зобов'язаний сплатити різницю.

Якщо під час перевезення або видачі вантажу з вини вантажовласника чи вантажоодержувача виникають перепони до його перевезення або видачі, то залізниці оплачуються усі витрати, понесені нею через затримку перевезення або видачі. Якщо ж перепони до перевезення або видачі виникли не з вини вантажовласника або вантажоодержувача, то залізниці сплачуються усі витрати, що виникли в результаті того, що вантажовласник або вантажоодержувач на запит залізниці у зв'язку з перепонами до перевезення і видачі не надав вказівок у встановлені терміни, або ж надані ними вказівки були нездійсненними.

Якщо такі перепони виникнуть на залізниці відправлення або на залізниці призначення, то платежі по таких витратах обчислюються згідно з внутрішніми правилами і використовуваними цими залізницями для таких перевезень тарифами. Якщо такі перепони виникнуть на транзитних залізницях, то платежі по таких витратах обчислюються відповідно до транзитного тарифу, використовуваного зацікавленими залізницями для

даного міжнародного перевезення. Якщо ж в транзитному тарифі для таких випадків не передбачена оплата таких витрат, то обчислення платежів по них здійснюється відповідно до внутрішніх правил і використовуваних відповідною транзитною залізницею для таких перевезень тарифів.

### ***Контрольні запитання:***

1. Від чого залежить стягнення провізних платежів при перевезенні вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні?
2. Коли здійснюється розшук вантажу?
3. Коли станція призначення може відмовитися від складання комерційного акту?
4. Хто має право змінювати договір про перевезення вантажу?

## **Тема 8**

### **Відповідальність залізниць по міжнародних вантажних перевезеннях**

#### **План**

***8.1. Солідарна відповідальність залізниць по міжнародних вантажних перевезеннях.***

***8.2. Межі відповідальності залізниць по міжнародних вантажних перевезеннях.***

***8.3. Розміри відшкодування при повній або частковій втраті вантажу або його пошкодженні.***

***8.4. Розміри відшкодування за прострочку в доставці вантажу.***

***8.5. Претензії та позови.***

Література: [1, 3, 8, 10, 17, 20].

#### ***8.1. Солідарна відповідальність залізниць по міжнародних вантажних перевезеннях***

Залізниця, яка прийняла вантаж до перевезення по накладній СМГС, несе відповідальність за виконання договору перевезення на всьому шляху прямування вантажу до видачі його на станції призначення. В разі перевідправлення вантажу в країни, залізниці яких не є учасниками СМГС, залізниця, що прийняла вантаж до перевезення, несе відповідальність до оформлення перевезення по накладній іншої угоди про пряме міжнародне залізничне вантажне сполучення. У разі перевідправлення вантажу із країн, які не беруть участь в СМГС, відповідальність залізниць настає після оформлення перевезення вантажу по накладній СМГС.

Залізниця, яка прийняла вантаж до перевезення по накладній ЦИМ/СМГС, відповідає за виконання договору перевезення з моменту прийому вантажу до перевезення до моменту проставлення календарного штемпеля станції на місці перевідправлення, а в зворотному напрямку – з

момента проставлення календарного штампеля на місці перевідправлення до видачі вантажу на станції призначення.

Кожна наступна залізниця, яка приймає до перевезення вантаж разом з накладною, вступає тим самим у договір перевезення і бере на себе усі зобов'язання, які виникають згідно з цим договором.

## ***8.2. Межі відповідальності залізниць по міжнародних вантажних перевезеннях***

При здійсненні перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні залізниця відповідає за прострочення в доставці вантажу і за збиток, що виник внаслідок повної або часткової втрати, недостачі маси, ушкодження, псування або зниження якості вантажу по інших причинах за час з моменту прийняття вантажу до перевезення до видачі його на станції призначення, а у разі перевідправлення вантажу в країни, залізниці яких не беруть участь в СМГС – до оформлення перевезення вантажу по накладній іншої угоди про пряме міжнародне залізничне сполучення.

Також залізниця несе відповідальність за наслідки втрати по її вині супровідних документів, прикладених вантажовласником або митною установою до накладної відповідно до положень СМГС і перерахованих в ній, а також за наслідки невиконання з її вини заяв про зміну договору перевезення, поданих відповідно до положень СМГС.

При перевезенні вантажів по накладній ЦИМ/СМГС відповідальність залізниці починається з моменту прийому вантажу до перевезення до моменту проставлення в накладній ЦИМ/СМГС календарного штампеля станції на місці перевідправки, а в зворотному напрямі - з моменту проставлення в накладній календарного штампеля станції на місці перевідправки до видачі вантажу на станції призначення.

Залізниця у будь-якому разі її відповідальності не повинна відшкодовувати збитки у більшій сумі, ніж при повній втраті вантажу. Залізниця звільняється від відповідальності за повну чи часткову втрату вантажу, зменшення маси, ушкодження, псування або зниження з інших причин якості вантажу, прийнятого до перевезення, якщо повна або часткова втрата, зменшення маси, ушкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин сталися:

1) внаслідок обставин, які залізниця не могла запобігти і усунення яких від неї не залежало;

2) внаслідок неналежної якості вантажу, тари і упаковки при прийомі його до перевезення на станції відправлення або внаслідок особливих природних і фізичних властивостей вантажу, тари і упаковки, що викликали їх самозаймання і поломку, у тому числі бій і порушення герметичності скляної, поліетиленової, металевої, дерев'яної, керамічної і інших видів тари і упаковки, іржу, внутрішнє псування тощо;

3) з вини вантажовласника або вантажоодержувача, або внаслідок їх вимог, через які не можна покласти провину на залізницю;

4) з причин, пов'язаних з навантаженням або вивантаженням вантажу, якщо навантаження або вивантаження робилося вантажовласником або вантажоодержувачем;

5) внаслідок перевезення на відкритому рухомому складі вантажів, що допускаються до такого перевезення внутрішніми правилами, що діють на залізниці відправлення;

6) внаслідок того, що вантажовласник або вантажоодержувач, або призначені ними провідники вантажу не виконували передбачених приписів, а також внаслідок того, що провідники не відповідали вимогам, що пред'являється цими приписами;

7) внаслідок відсутності у вантажу тари або упаковки, необхідної для його перевезення, через що не було забезпечено збереження вантажу при його перевезенні на усьому шляху його прямування;

8) внаслідок таких недоліків тари або упаковки вантажу, які не могли бути виявлені залізницею шляхом його зовнішнього огляду при прийомі вантажу до перевезення на станції відправлення, через що не було забезпечено збереження вантажу при перевезенні на усьому шляху його прямування;

9) внаслідок того, що вантажовласник здав до перевезення предмети, що не допускаються до перевезення, під неправильним, неточним або неповним найменуванням;

10) внаслідок того, що вантажовласник здав до перевезення вантажі, що приймаються до перевезення на особливих умовах, під неправильним неточним або неповним найменуванням або без дотримання встановлених в СМГС правил;

11) внаслідок зменшення маси вантажу через його особливі природні властивості, якщо це зменшення не перевищує встановленої норми;

12) внаслідок того, що вантажовласник зробив завантаження вантажу в непридатний для перевезення цього вантажу вагон або контейнер;

13) внаслідок невиконання або неналежного виконання митних або інших адміністративних правил вантажовласником, вантажоодержувачем або уповноваженою особою.

Залізниці звільняються від відповідальності:

1) за недостачу маси штучного вантажу, що перевозиться в тарі або в обв'язуванні, якщо вантаж був виданий вантажоодержувачеві при повній кількості місць, в справній тарі або обв'язуванні і за відсутності зовнішніх ознак доступу до вмісту, які могли б стати причиною недостачі маси вантажу;

2) за недостачу маси штучного вантажу, що перевозиться без тари або обв'язування, якщо вантаж був виданий вантажоодержувачу при повній кількості місць і за відсутності зовнішніх ознак доступу до вантажу, які могли б стати причиною недостачі маси вантажу;

3) за недостачу маси і кількості місць вантажу, якщо вантаж завантажений вантажовласником у вагон, контейнер, кузов автопоїзда, автомобіля, знімний автомобільний кузов, причіп, напівпричіп, був виданий вантажоодержувачу за справними пломбами або запорно-пломбувальним обладнанням

вантажовласника або станції відправлення, накладеними відповідно до вимог СМГС, а також без зовнішніх ознак доступу до вантажу, які могли б стати причиною недостачі маси і кількості місць вантажу;

4) за повну або часткову втрату знімних і запасних частин, що знаходяться в запломбованих автопоїздах, знімних автомобільних кузовах, причепах, напівпричепах, автомобілях, тракторах і інших самохідних машинах, якщо ці автопоїзда, знімні автомобільні кузови, причепа, напівпричепа, автомобілі, трактори і інші самохідні машини були видані вантажоодержувачу за справними пломбами чи запорно-пломбувальними засобами вантажовласника, накладеними відповідно до відповідних приписів СМГС, а також без ушкодження і без зовнішніх ознак доступу, які могли б стати причиною повної або часткової втрати знімних і запасних частин.

Залізниці звільняються від відповідальності за невиконання терміну доставки вантажу в таких випадках:

1) при зметах, повенях, обвалах та інших стихійних явищах на строк до 15 днів – за розпорядженням центрального органу залізниці відповідної країни;

2) за наявності інших обставин, що викликали призупинення або обмеження руху, – за розпорядженням уряду відповідної країни.

### ***8.3. Розміри відшкодування при повній або частковій втраті вантажу або його пошкодженні***

Якщо відповідно до вимог СМГС залізниця повинна відшкодувати вантажовласнику або вантажоодержувачу збиток за повну або часткову втрату вантажу, то розмір такого відшкодування визначається за ціною, вказаною в рахунку іноземного постачальника або у виписці з цього рахунку, завіреній в порядку, встановленому в країні пред'явлення претензії. Якщо вартість повністю або частково втраченого вантажу не може бути визначена вказаним вище порядком, то вона встановлюється державною експертизою.

При повній або частковій втраті вантажу, що перевозиться з оголошеною цінністю, залізниця виплачує вантажовласнику або вантажоодержувачу відшкодування в сумі оголошеної цінності або долі оголошеної цінності, що відповідає втраченій частині вантажу.

При повній або частковій втраті домашніх речей, які перевозилися без оголошення цінності, залізниця виплачує вантажовласнику або вантажоодержувачу відшкодування з розрахунку 6 швейцарських франків за кілограм маси втраченого вантажу.

Окрім відшкодувань при повній або частковій втраті вантажу, зазначених вище, підлягають поверненню провізні платежі, митні збори й інші витрати з перевезення втраченого вантажу або втраченої його частини, якщо вони не включені в його ціну.

У разі пошкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин залізниця повинна відшкодувати вантажовласнику або вантажоодержувачу суму збитку, що відповідає пониженню вартості

вантажу. При цьому розміри відшкодувань в разі пошкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин не можуть перевищувати:

1) суму відшкодування за повну втрату вантажу, якщо внаслідок ушкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин знецінений увесь вантаж;

2) суму відшкодування за втрату знеціненої частини вантажу, якщо внаслідок ушкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин знецінена тільки частина вантажу.

Витрати і збитки вантажовласників або вантажоодержувачів, які не витікають з договору перевезення, не підлягають відшкодуванню залізницею.

#### ***8.4. Розміри відшкодування за прострочку в доставці вантажу***

За прострочку в доставці вантажу залізниця сплачує вантажоодержувачу штраф, розмір якого визначається, виходячи з провізної плати тієї залізниці, яка допустила прострочку, і величини (тривалості) прострочки, визначеної як відношення прострочки (у кількості діб) до загального терміну доставки, а саме:

6% провізної плати при прострочці не більше однієї десятої загального терміну доставки;

12% провізної плати при прострочці більше за одну десяту, але не понад двох десятих загального терміну доставки;

18% провізної плати при прострочці більше двох десятих, але не понад трьох десятих загального терміну доставки;

24% провізної плати при прострочці більше трьох десятих, але не понад чотири десятих загального терміну доставки;

30% провізної плати при прострочці більше чотири десятих загального терміну доставки.

У разі повної втрати вантажу відшкодування за прострочку в доставці вантажу не здійснюється.

При частковій втраті вантажу штраф за прострочку в доставці, якщо вона мала місце, підлягає сплаті за невтрачену частину вантажу. При ушкодженні, псуванні або зниженні якості вантажу з інших причин штраф за прострочку в доставці, якщо вона мала місце, додається до суми відшкодування за ушкодження, псування або зниження якості з інших причин. При цьому штраф за прострочку в доставці вантажу разом з платежами по відшкодуванню за ушкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин не може бути більшим за загальну суму відшкодування, яка підлягала б сплаті у разі повної втрати вантажу.

Штраф за прострочку в доставці вантажу сплачується лише у тому разі, якщо не був дотриманий загальний термін на перевезення від станції відправлення до станції призначення.

Вантажоодержувач втрачає право на отримання штрафу за прострочку в доставці вантажу, якщо вантаж ним не отриманий впродовж однієї доби після повідомлення залізницею про прибуття вантажу і можливість передачі його в розпорядження вантажоодержувача.



### **8.5. Претензії та позови**

Право пред'являти претензії, що базуються на договорі перевезення, належить вантажовласнику або вантажоодержувачу. Претензії мають бути пред'явлені письмово з відповідним обґрунтуванням і вказівкою суми відшкодування (вантажовласником – до залізниці відправлення, вантажоодержувачем – до залізниці призначення). Претензії пред'являються по кожній відправці окремо за винятком:

1) претензій про повернення переборів провізних платежів. Такі претензії можуть пред'являтися на декілька відправок;

2) випадків, коли по декількох відправках складений тільки один комерційний акт. У таких випадках претензія пред'являється на всі відправки, вказані в комерційному акті.

Претензії про повернення сум, сплачених за договором перевезення, можуть бути пред'явлені тією особою, яка зробила цей платіж, і тільки до тієї залізниці, яка стягнула ці суми.

Претензії по одній накладній, за винятком претензій по перевезенню вантажів, що підлягають зберіганню, які належать приватним особам, що пред'являються у разі повної або часткової втрати, зменшення маси, ушкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин, на суму до 23 швейцарських франків включно не підлягають задоволенню і не пред'являються. Якщо такого роду претензія пред'являється на суму більше 23 швейцарських франків, а після розгляду вона визнається такою, що підлягає задоволенню в розмірі до 23 швейцарських франків включно, то ця сума відшкодування заявникові не виплачується.

Претензії по одній накладній, що пред'являються у разі повної або часткової втрати, зменшення маси, ушкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин, що належать приватним особам, на суму до 5 швейцарських франків включно, не підлягають задоволенню і не пред'являються. Якщо такого роду претензія пред'являється на суму більше 5 швейцарських франків, а після розгляду вона визнається такою, що підлягає задоволенню в розмірі до 5 швейцарських франків включно, то ця сума відшкодування заявникові не виплачується.

Претензії по одній накладній, що пред'являються у разі прострочення в доставці вантажу або переборів провізних платежів на суму до 5 швейцарських франків включно, не підлягають задоволенню і не пред'являються. Якщо такого роду претензія пред'являється на суму більше 5 швейцарських франків і після розгляду вона признається, що підлягає задоволенню в розмірі до 5 швейцарських франків включно, то ця сума відшкодування заявникові не виплачується.

У разі, коли претензія пред'являється від імені вантажовласника або вантажоодержувача уповноваженою особою, то право на це пред'явлення повинне бути підтверджене дорученням вантажовласника або вантажоодержувача. Це доручення повинне відповідати внутрішнім законам і правилам тієї країни, до залізниць якої пред'явлена претензія. Доручення залишається у залізниці, до якої була пред'явлена претензія. Претензія

пред'являється для розгляду компетентними органами залізниць, вказаними в Додатку 19 до СМГС.

Пред'явлення претензій до залізниць робиться:

1) у разі повної втрати вантажу

вантажовласником за умови представлення дублікату накладної (листа 3 накладної);

вантажоодержувачем за умови представлення дублікату накладної (листа 3 накладної) або оригіналу накладної і листа повідомлення про прибуття вантажу (листів 1 і 5 накладної). При цьому в дублікаті накладної чи в оригіналі накладної і в листі повідомлення про прибуття вантажу повинна міститися відмітка про неприбуття вантажу, засвідчена календарним штемпелем станції призначення;

2) у разі часткової втрати, пошкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин:

вантажовласником або вантажоодержувачем

за умови пред'явлення оригіналу накладної і листа повідомлення про прибуття вантажу (листів 1 і 5 накладної) і комерційного акту, виданого вантажоодержувачу залізницею на станції призначення;

3) у разі прострочки в доставці вантажу :

вантажоодержувачем за умови пред'явлення оригіналу накладної і листа повідомлення про прибуття вантажу (листів 1 і 5 накладної), а також Претензійної заяви про прострочення в доставці вантажу в двох примірниках;

4) у разі перебору провізних платежів:

вантажовласником — по тих сумах, які він сплатив за перевезення, — за умови представлення дублікату накладної (листа 3 накладної) або іншого документа відповідно до внутрішніх правил, що діють на залізниці відправлення;

одержувачем — по тих сумах, які він сплатив за перевезення, при умові надання оригіналу накладної і листа повідомлення про прибуття вантажу (листів 1 і 5 накладної).

До претензій, окрім зазначених там документів, повинні додаватися рахунок іноземного постачальника або інші документи, що підтверджують вартість вантажу чи зменшення його вартості, а також при необхідності і інші документи, які обґрунтовують претензію (специфікація вмісту відправки або її частини, по якій заявлена претензія, пакувальні листи, акт експертизи тощо).

До претензій, що пред'являються від імені вантажовласника або вантажоодержувача уповноваженою особою, слід прикласти також доручення вантажовласника або вантажоодержувача.

Залізниця зобов'язана у 180-денний термін з дня заяви претензії, підтвердженого поштовим штемпелем пункту відправлення чи розпискою залізниці в отриманні безпосередньо пред'явленої претензії, розглянути цю претензію, дати відповідь особі, яка пред'явила цю претензію, і при повному або частковому визнанні її сплатити їй належну суму.

Якщо при видачі однакового по найменуванню і якості вантажу, що проїхав з перевантаженням на прикордонній станції від одного вантажовласника на адресу одного вантажоодержувача, виявилася в одних вагонах нестача вантажу, а в інших його надлишок, то при розгляді претензії надлишок зараховується на рахунок покриття нестачі.

При перевезеннях вантажів в країни, залізниці яких не беруть участь в СМГС, з країн, залізниці яких є учасниками СМГС, але не беруть участь в міжнародних залізничних угодах з тими країнами, куди вантаж перевозиться, претензії пред'являються вантажоодержувачем безпосередньо залізниці призначення або іншим залізницям, що не беруть участь в СМГС, якщо несправність перевезення сталася на цих залізницях.

Претензії по перевезеннях вантажів в країни, залізниці яких є учасниками СМГС, з країн, залізниці яких не є учасниками СМГС, пред'являються вантажоодержувачем безпосередньо залізниці призначення.

Залізниця, повідомляючи особу, що пред'явила претензію, про часткове або повне відхилення його претензії, зобов'язана повідомити їй підстави щодо відхилення претензії і одночасно повернути документи, прикладені до претензійної заяви.

У разі визнання з боку залізниці претензії, що підлягає задоволенню в повному розмірі, з представленими при претензійній заяві документами залізниця, що регулює претензію, поступає відповідно до внутрішніх правил, що діють на цій залізниці.

Якщо залізницею, до якої була заявлена претензія, не був дотриманий термін на розгляд претензії, або якщо впродовж цього ж терміну залізниця повідомила заявника про відхилення претензії повністю або частково, то заявник має право подати позов. Позов може бути пред'явлений тільки в належному суді тієї країни, залізницям якої була пред'явлена претензія. Право пред'явлення позову належить тій особі, яка має право заявити претензію до залізниці.

### ***Контрольні запитання:***

1. За що несе відповідальність залізниця, яка бере участь у міжнародному вантажному перевезенні?
2. Від чого залежать розміри відшкодування збитків вантажовласнику або вантажоодержувачу?
3. В чому полягає сутність претензії, яку пред'являє вантажовласник або вантажоодержувач до залізниці?

## Література

1. Закон України «Про залізничний транспорт».
2. Закон України «Про транспорт».
3. Закон України «Про транзит».
4. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність».
5. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів».
6. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність».
7. Правила перевезення небезпечних вантажів (затверджені наказом Мінтрансв'язку України від 20.11.2008 р. № 1430.
8. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) // [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/998\\_011/page](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/998_011/page).
9. Тарифная политика железных дорог государств-участников Содружества независимых государств на перевозки грузов в международном сообщении на 2013 фрахтовый год / [http://uz.gov.ua/files/file/cargo\\_transportation/%D0%A2%D0%9F%20%D0%A1%D0%9D%D0%93%202013.pdf](http://uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/%D0%A2%D0%9F%20%D0%A1%D0%9D%D0%93%202013.pdf)
10. Статут залізниць України. – К.: Транспорт України, 1998. – 83 с.
11. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги. – К.: ТОВ «Інпрес», 2009. – 198 с.
12. Правила складання актів. Наказ Міністерства транспорту України від 28.05.2002 N 334 / <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0567-02>.
13. Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів / <http://www.newchemistry.ru/classified.php?cl=etsng>.
14. Тарифное руководство № 4 железных дорог Украины. – К.: Логос, 2001. – 403 с.
15. Гармонизированная номенклатура грузов. – Том 1. – ОСЖД, 2012. – 363 с.
16. Гармонизированная номенклатура грузов. – Том 2. – ОСЖД, 2012. – 275 с.
17. Чорный В.В., Платонов О.И., Терещенко С.С. и др.. Международные перевозки грузов железнодорожным транспортом: теория и практика. – К.: АТ «Пласке», 2012. -404 с.
18. Чорный В.В. Современное состояние железных дорог Украины на рынке грузовых перевозок / В.В. Чорный // Столичный экспресс. – 2012. – № 3. – С. 36–41.
19. Чорний В.В. Сучасна парадигма забезпечення конкурентоспроможності залізниць по вантажних перевезеннях: розвиток та ефективність: [монографія] / Віктор Васильович Чорний. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 274 с.
20. Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: [монографія] / Віктор Васильович Чорний. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 401 с.

*Навчально-методичне видання*

**Чорний Віктор Васильович**

**МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

Конспект лекцій для студентів спеціальності 8.03060101 «Менеджмент організацій і адміністрування (за видами економічної діяльності)»

Відповідальний за випуск В.В. Чорний

**В авторській редакції**

Прийнято до друку 25.12.14 р. Замовлення № 240/14.

Підготовлено до подання в електронну бібліотеку Редакційно-видавничим відділом ДЕГУТ.

Свідоцтво про реєстрацію від 27.12.07 р. Серія ДК № 3079.  
03049 Київ – 49, вул. Миколи Лукашевича, 19.