

## **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБЕРЕЖЕНОСТІ ВАНТАЖІВ ПІД ЧАС ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ**

**Стрелко О. Г.**

### **ВСТУП**

Відомо<sup>1</sup>, що однією з основних задач залізничної магістралі при здійсненні вантажних перевезень є прагнення зберегти своє положення на ринку транспортних послуг в умовах конкуренції з іншими видами транспорту завдяки забезпеченню безпеки руху поїздів, схоронності вантажів, які перевозяться, задоволенню попиту на перевезення, а також у поширенні горизонтів управління на основі нових підходів менеджменту, маркетингу та засобів зв'язку, при цьому забезпечити високий рівень якості обслуговування користувачів залізничного транспорту. Радикальні зміни в політичному й економічному житті суспільства, які сталися в Україні з часу одержання незалежності, суттєво позначилися не лише на роботі залізниць, а й на їх взаємовідносинах з клієнтурою. Значне зменшення обсягів перевезень призвело до вивільнення частини перевізних потужностей залізниць, тобто виникнення резервів. Вантажовласники в таких умовах стали природно висувати вимоги до підвищення якості транспортного обслуговування. Важливими складовими якості перевезень стали регулярність руху і тривалість доставки вантажів. Звичайно, складна і важлива робота щодо удосконалення взаємодії між залізницями і вантажовідправниками має здійснюватися за безумовного підвищення ефективності перевізного процесу, що вимагає покращення використання наявних технічних засобів. В зв'язку з перерахованим вище, набувають актуальності питання заміни старої технології роботи, впровадження сучасних підходів до роботи з клієнтами, розробки заходів щодо удосконалення технології роботи станції у взаємодії з іншими видами транспорту з метою скорочення експлуатаційних витрат, залучення додаткових обсягів перевезень вантажів, забезпечення їх схоронності

---

<sup>1</sup> Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою : підручник. Ч. 2 / С. В. Панченко, А. О. Каграманян, В. С. Блиндюк та ін. Харків : УкрДУЗТ, 2016. 463 с.

під час перевезення, збільшення швидкості доставки вантажів, поліпшення якості обслуговування вантажовласників, що значно впливають на конкурентоспроможність залізничного транспорту.

### **1. Проблеми в забезпеченні збереженості вантажів під час перевезення залізничним транспортом**

Однією з найважливіших умов договору перевезення, що укладається між залізницями та вантажовідправниками, є забезпечення схоронності вантажів, що перевозяться<sup>2</sup>. Боротьба з втратами вантажів під час перевезення має, окрім юридичного, першочергово економічне значення. Окрім матеріальних збитків при втраті кам'яного вугілля, концентратів руд чорних та кольорових металів та інших насипних вантажів, відбувається забруднення баластної призми залізничної колії. Внаслідок забруднення баласту порушується електричні ланцюги автоблокування, що може спровокувати аварійні ситуації при русі поїздів. Перерви в русі, обумовлені необхідністю очистки баластної призми та виконання інших колійних робіт, ремонту вагонів через горіння букс, в окремих випадках знижують пропускну здатність доріг на 10-15%. Втрата вантажів в процесі перевезення, перш за все насипних та наливних, призводить до забруднення навколишнього середовища. В результаті застосування прогресивних способів добування кам'яного вугілля, насамперед гідравлічного, та його збагачення, питома вага дрібних фракцій (розміром частинок 0,13 мм) в загальному обсязі вугілля, що перевозиться, досягає 20%, або приблизно 16 млн. т на рік, а втрати тільки цих фракцій вугілля внаслідок видування їх з кузова вагону потоками повітря складають приблизно 3,3 млн. т на рік.

Зростання обсягів перевезення збагачених руд чорних та кольорових металів також призводить до збільшення втрат. Приблизно 90% залізничних концентратів, що перевозяться залізницями, мають розміри частинок, що не перевищують 0,07-0,25 мм; під час перевезення вони інтенсивно видуваються. Збагачені руди при вологості понад 10% набувають пластичних властивостей та видавлюються через отвори кузова вагону, котрі по розміру в 10-100 разів більше мілких частинок вантажів<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою : підручник. Ч. 2 / С. В. Панченко, А. О. Каграманян, В. С. Блиндюк та ін. Харків : УкрДУЗТ, 2016. 463 с.

<sup>3</sup> Центр транспортної логістики. Договір про надання послуг з організації перевезень вантажів залізничним транспортом. URL: <https://uz-cargo.com/contractcarriage.html>

На думку експертів, в даний час проблема крадіжок вантажів на залізниці стає все більш і більш гострою. Незважаючи на всі зусилля по забезпеченню охорони вантажів силами позавідомчої воєнізованої охорони, запобігти більшій частині випадків розкрадання вантажів неможливо. Саме тому в додаток до залізничної охорони, приватні транспортно-експедиторські компанії займаються супроводом вантажів, в т.ч. – їх охороною, наймаючи приватні охоронні структури або просто приватних осіб для супроводу вантажів.

## 2. Аналіз проблем та способи їх виявлення

Основні причини та фактори, що визначають втрати вантажів під час перевезення, наступні<sup>4</sup>:

1. фізико-хімічні властивості вантажів: гранулометричний склад, щільність, вологість, сипкість, випаровуваність, міцність та інші;
2. умови навантаження, вивантаження і зберігання; засоби механізації навантажувально-розвантажувальних робіт, тип складу;
3. умови перевезення: тип рухомого складу, способи кріплення, швидкості руху поїздів;
4. стан колії та рухомого складу.

Однією з причин втрат є також порушення правил перевезення вантажів: недбале оформлення перевізних документів, роз'єднання документів і вантажу, неправильне кріплення та розміщення вантажу в вагоні, невиконання терміну доставки. Значні втрати вантажів відбуваються внаслідок катастроф та аварій та інших причин<sup>5</sup>.

Розглянемо більш докладно характер явищ, що супроводжують втрати насипних вантажів при перевезенні на відкритому рухомому складі. Вони характерні для перевезення кам'яного вугілля дрібних фракцій, дрібного коксу, концентратів руд чорних та кольорових металів, мінеральних добрив и фрезерного торфу.

Спостерігаються три види втрат насипних вантажів: видування, течі через нещільності кузова та осипання шапки<sup>6</sup>. Вони зростають при збільшенні швидкості руху поїзда пропорційно квадрату та навіть кубу цієї швидкості. Вже при швидкості 60 км/год під дією турбулентного

---

<sup>4</sup> Правила перевезення вантажів. Укрзалізниця. URL: [https://uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/terms\\_of\\_freight/](https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/)

<sup>5</sup> Правила перевезення вантажів. Укрзалізниця. URL: [https://uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/terms\\_of\\_freight/](https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/)

<sup>6</sup> Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою : підручник. Ч. 2 / С. В. Панченко, А. О. Каграманян, В. С. Блиндюк та ін. Харків : УкрДУЗТ, 2016. 463 с.

повітряного потоку починається «заметіль» над поверхнею штабеля вантажу в піввагоні. Зі збільшенням швидкості до 80 км/год фракції вугілля розміром 10-15 мм піднімаються до 1,5 м вище рівня бортів піввагону. При цій швидкості починається течія (ви пресування) вантажу навіть через справне в звичайному стані обшиття кузова. Крім того, під час руху кузов піввагону разом з сипучим вантажем зазнає різних коливань: підстрибування, галопування, поперечний відніс, бокову качку та інші. Під дією вертикальних, повздовжніх та поперечних сил інерції змінюється напружений стан насипного середовища, частинам вантажу сполучається знакозмінні прискорення, обумовлені вертикальною вібрацією. Коли прискорення вертикальної вібрації направлене вниз, за долю секунди частини вантажу зазнають стану, близького до невагомості, та уносяться повітряним потоком. При зміні знака вертикального прискорення, навпаки, частинки вантажу зазнають перевантаження, збільшується інтенсивність проникнення дрібних фракцій насипного вантажу поміж великими та збільшується його течія в зазори та нещільності кузова<sup>7</sup>.

Кількість дрібних фракцій, що виносяться значно збільшується, якщо піввагон завантажений з пустотами біля бортів та торцевих стінок, так як провали та нерівності шапки вантажу збільшують завихрення турбулентного потоку повітря. При навантаженні нижче бортів маси повітря, що потрапляють в піввагон, утворюють сильні вихрові потоки, особливо біля задньої торцевої двері. При навантаженні з великою «шапкою» трапляється «зривання» повітряного потоку, верхня частина шапки руйнується та видувається з вагону. Спостереження показують, що видування вантажу з «шапки» різко зростає при висоті більше 250-300 мм. Разом з тим рівня «шапка» заввишки 200-250 мм, що має трапецієвидну форму, є найбільш раціональною з аеродинамічної точки зору та має добрий опір руйнуванню, видуванню, та осипанню.

Течія вантажу через щілини та нещільності кузова піввагона являє собою складний процес. При навантаженні насипних вантажів з бункерів чи контейнерів більш крупні частинки вантажу швидше досягають днища та перекривають в ньому отвори. Під час руху крупні частинки вантажу виконують функції клапана та кожний раз за період коливання пропускають через щілини кузова порцію дрібних фракцій. Природно, що в вагонах з несправним кузовом ці процеси

---

<sup>7</sup> Статут залізниць. Регіональна філія «Південно-західна залізниця». URL: <https://www.pz.gov.ua/docum/100103>

проходять інтенсивніше та втрати вантажу більші. Крім того, в результаті дії поперечних динамічних сил на стінку кузова під час руху вагона щілини збільшуються, процес випресування вантажу прискорюється. Встановлено, що при перевезенні вугілля 45% втрат припадає на течії, 55% – на видування, для залізородного концентрату ці цифри відповідно складають 65 та 35%.

### **3. Усунення проблем в забезпеченні збереженості вантажів та їх попередження**

Для забезпечення збереженості вантажів використовують різні методи<sup>8</sup>. В залежності від сфер застосування їх можна розділити на: універсальні – за допомогою яких паралельно зі зниженням втрат вирішуються й інші задачі, пов'язані з вдосконаленням технології перевезення, та специфічні – заходи більш вузького призначення, що використовуються тільки для забезпечення збереженості вантажів, що перевозяться.

До універсальних належать такі заходи, як пакетизація та контейнеризація перевезення, забезпечення справності й чистоти вагонів перед подачею під навантаження, точне виконання правил та умов перевезення, охорона і контроль за рухомим складом, на шляху слідування, конструювання і застосування спеціалізованих вагонів (хоперів-мінераловозів, зерновозів, цементовозів, спеціальних цистерн та ін.). Розглянемо ефективність та зміст специфічних заходів, котрі запропоновані для боротьби з втратами насипних вантажів. До специфічних заходів відносяться: застосування захисних плівок та паст для покриття поверхні вантажу та обробки внутрішніх стінок кузова піввагона, ущільнення вантажу спеціальними катками та вібраторами, формування «шапки» вантажу, надання їй обтічної форми.

Плівки з органічних речовин відрізняються еластичністю та міцністю, технологічністю виготовлення та можливістю нанесення на поверхню вантажу механізованим шляхом, низькою вартістю та безпекою для обслуговуючого персоналу<sup>9</sup>.

У якості одного з перших успішних прикладів застосування плівкоутворюючих матеріалів є гаряча суміш крекінг-залишку, асфальту та петролатуму в пропорції 7,0 : 2,5 : 0,5. Всі перераховані

---

<sup>8</sup> Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою : підручник. Ч. 2 / С. В. Панченко, А. О. Каграманян, В. С. Блиндюк та ін. Харків : УкрДУЗТ, 2016. 463 с.

<sup>9</sup> Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v\\_601600-02#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_601600-02#Text)

компоненти являються відходами продуктів переробки нафти. Плівкоутворюючий склад на основі залишкових продуктів переробки нафти готують безпосередньо на нафтокомбінаті.

При перевезенні дрібнозернистих і порохоподібних мінеральних добрив в піввагонах для попередження течі внутрішню поверхню кузова оброблюють плівкоутворюючими речовинами. Для усунення отворів та нещільностей кузова піввагона використовуються ущільнюючі пасти та захисні плівки.

Крім плівкоутворюючих сумішей, для боротьби з втратами вантажів застосовуються механізовані установки для ущільнення та формування «шапки» вантажу. Використання таких установок дозволяє не тільки зменшити втрати вантажів шляхом надання «шапці» обтічної форми, але й покращити використання вантажопід'ємності вагонів при перевезенні вугілля, коксу та торфу.

#### **4. Шляхи вирішення проблем в забезпеченні збереженості вантажів під час перевезення залізничним транспортом**

Необхідною умовою функціонування економіки кожної країни є стабільна робота та розвиток залізничного транспорту, який є основою задоволення потреб суспільного виробництва та населення в перевезеннях. На залізничний транспорт припадає більше половини загального вантажообігу в країні, але економічна та фінансова криза суттєво вплинула на зменшення обсягів перевезень вантажів, що вимагає формування та застосування нових механізмів задоволення інтересів споживачів транспортних послуг. Важливими завданнями залізничного транспорту є забезпечення збереження вантажів, що перевозяться та доставка їх в пункт призначення в повному обсязі та «точно в строк»<sup>10</sup>.

Тому в сучасних умовах актуальним стає зменшення витрат усіх учасників вантажних перевезень і посилення інтересу до фінансових гарантій та страхового захисту, оскільки в нестабільній економічній ситуації збільшуються ризики матеріальних втрат. Формування системи страхування вантажних перевезень на залізничному транспорті є ефективним способом захисту інтересів вантажовласника та перевізника від негативних наслідків

---

<sup>10</sup> Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF#Text>

непередбачуваних подій, що можуть призвести до пошкодження, зникнення або знищення вантажу.

У зв'язку з цим, актуальним є аналіз програм вітчизняних страховиків та процесу страхування вантажних перевезень на залізничному транспорті, а також урахування зарубіжного досвіду для подальшого його вдосконалення.

Аналіз наукових досліджень і розробок у сфері страхування показує, що основна увага приділяється автомобільному, морському та авіаційному транспорту, а праці присвячені механізму страхування вантажних перевезень на залізничному транспорті практично відсутні. Тому не розкриті особливості страхових послуг, які використовуються на ринку залізнично-транспортного страхування та не визначені підходи до формування ефективного механізму страхового захисту вантажних перевезень на залізничному транспорті.

Перевезення вантажів залізницею супроводжує велика кількість ризиків, в основному це зовнішні впливи та ризик розкрадання вантажів сторонніми особами, що значно дестабілізує господарську діяльність всіх суб'єктів транспортного процесу. Саме розкрадання вантажів на залізничному транспорті стало соціально-економічною проблемою національного масштабу, оскільки відбувається викрадення не тільки масових, а і цінних вантажів та розкомплектація техніки та обладнання, що перевозиться<sup>11</sup>. Спостерігається стійка тенденція по збільшенню виплат за претензіями та позовами вантажовласників, що значно збільшує збитки залізничного транспорту та погіршує його фінансовий стан. Тому розкрадання вантажів на залізничному транспорті стримує розвиток транспортної галузі та знижує рівень конкурентоспроможності не тільки у внутрішньому сполученні, а і в транзитних перевезеннях.

Приймаючи вантаж до перевезення залізницею, перевізник приймає також і відповідальність за його збереження, а інші учасники перевезень мають формальне відношення до забезпечення безпеки перевезення вантажів і ухиляються від вирішення цієї проблеми. Недосконала законодавча база та концентрація відповідальності за збереження вантажів у процесі перевезення на залізничному транспорті вимагає формування ефективного механізму страхового захисту від негативних наслідків пошкодження або втрати вантажу.

Тому поряд із правовими та організаційними заходами спрямованими на посилення кримінальної відповідальності за

---

<sup>11</sup> Страхування вантажів. URL: <https://www.providna.ua/corp/strakhuvannya-vantazhiv>

розкрадання вантажів, формування ефективності взаємодії органів внутрішніх справ з регіональними підрозділами залізничного транспорту, а також удосконалення способів відправлення вантажів із забезпечення відповідного захисного маркування, необхідно активізувати роботу зі страховими компаніями по створенню оптимальної системи страхування вантажів під час перевезень залізничним транспортом.

На сьогодні практично відсутнє правове регулювання страхування відповідальності залізничного транспорту за перевезення вантажів. Статут залізниць України не містить норм, що стосуються укладення договорів страхування відповідальності перевізника, передбачається тільки добровільне страхування вантажу вантажовідправником. Слід зазначити, що на інших видах транспорту правове регулювання страхування відповідальності перевізника здійснюється на основі Кодексу торговельного мореплавства України та Повітряного кодексу України.

Страхування вантажів, які перевозяться залізничним транспортом є основою формування системи організаційних заходів для забезпечення збереження вантажів та організації надійного бізнес-процесу між учасниками транспортних перевезень. В процесі розвитку страхування вантажів формуються різні схеми страхових відносин, в залежності від того, хто виступає їх страхувальником. Використання страхового захисту вантажів на залізничному транспорті з боку вантажовласників (відправників) або вантажоодержувачів стримується складними бюрократичними процедурами. Тому з метою підвищення інтересу до страхування вантажів і забезпечення надійності страхового захисту необхідно сформувати прозорий та чіткий механізм взаємодії між суб'єктами страхових відносин і перевізником. Для його формування необхідно розглянути основні умови та принципи страхування вантажів, а також провести аналіз його здійснення.

Найбільш поширеним є страхове покриття з відповідальністю за всі ризики, яке передбачає відшкодування збитків при пошкодженні, повній чи частковій загибелі вантажу внаслідок впливу всіх ризиків, крім виключень. Особлива увага приділяється переліку виключень, оскільки правила страхування різних страховиків, відрізняються їх складом.

Найбільш розповсюджені виключення: пошкодження вантажу в результаті грубої недбалості клієнта; навмисне пошкодження вантажу; пошкодження вантажу в результаті військових дій, страйків; пошкодження вантажу в результаті впливу радіації.



При страхуванні вантажів використовується також індивідуальний підхід до укладання договорів страхування, оскільки специфіка вантажів, спосіб перевезення та умови поставки іноді вимагають страхування тільки окремих ризиків. Існують ризики, які не загрожують даному вантажу або є невластивими для нього, тому використовуються умови страхування з відповідальністю за часткову аварію.

У цьому випадку відшкодовуються збитки при пошкодженні, повній чи частковій загибелі вантажу внаслідок впливу чітко встановлених ризиків, а саме вогню, стихійного лиха, катастрофи, зіткнення залізничного транспорту з іншими об'єктами тощо. Але збитки внаслідок розкрадання, розбійного нападу або пошкодження вантажів третіми особами, зникнення вантажів разом з рухомим складом – не компенсуються. Тому для забезпечення страхового захисту вантажів на залізничному транспорті при зростанні обсягів їх розкрадання такий захист буде неефективний.

Це ж стосується і умов страхування без відповідальності за пошкодження, крім випадків повної загибелі всього вантажу або його частини, оскільки відшкодовуються збитки тільки при повній чи частковій загибелі вантажу внаслідок впливу вогню, стихійного лиха, катастрофи, зіткнення залізничного транспорту з іншими об'єктами.

Таким чином, враховуючі особливості залізнично-транспортних перевезень та стан зі збереженням вантажів на залізниці, доцільним є використання найбільш широкого страхового покриття, яке включає страхування від всіх ризиків.

Страхові тарифи при страхуванні вантажів, які перевозяться залізничним транспортом встановлюються в залежності від обсягу страхового покриття, виду вантажу та його вартості, способу пакування вантажу (в контейнерах, насипом тощо), обсягів та номенклатури вантажу, наявності та кількості перевантажень, маршруту та дальності перевезень, наявності чи відсутності охорони, наявності чи відсутності пломбування вантажів, розміру франшизи.

Середній розмір базових тарифів по страхуванню вантажів коливається в діапазоні 0,1-0,8 % від страхової суми, але в умовах кризи для заохочення клієнтів страховики знижують тарифні ставки і в середньому вони коливаються від 0,05 % до 0,5 % страхової суми. Чим більше зовнішніх факторів може вплинути на вантаж, тим більший страховий тариф встановлюється. При укладанні генерального договору страхування вантажів страховики використовують систему знижок.

Тарифні ставки по відповідальності залізничного транспорту за перевезення вантажів встановлюються з урахуванням: ліміту відповідальності; вантажообігу; дальності перевезень та маршруту перевезень; стану рухомого складу; номенклатури та характеру вантажів.

Тарифні ставки при страхуванні відповідальності залізничного транспорту за перевезення вантажів значно вищі ніж при страхуванні вантажів і складають від 0,2 % до 1,5 % страхової суми. Необхідно зазначити, що при страхуванні відповідальності за перевезення вантажів автомобільним транспортом тарифи знаходяться в діапазоні від 0,5 до 5 % страхової суми, оскільки цей вид транспорту вважається більш ризикованим.

Страхове відшкодування додатково може включати платежі за перевезення втраченого, пошкодженого вантажу, митні збори та мито за втрачений, пошкоджений вантаж, а також фінансові збитки, які настали в результаті порушення строку в доставці вантажу. При страхуванні відповідальності перевізника важливе значення має договір перевезення вантажів, оскільки якщо умови перевезення не порушені, а вантажу нанесено збиток, то страхова компанія може відмовити у відшкодуванні втрат.

Оцінка ризиків при страхуванні вантажних перевезень відрізняється складністю, тому андеррайтинг можуть здійснювати тільки професійно підготовлені фахівці-експерти. До того ж важливою проблемою при страхуванні вантажів є недостатнє інформаційне забезпечення. Базову інформацію надає страховальник і вона може бути неправдивою або неповною. Страховальник не завжди знає особливості майбутніх перевезень, оскільки їх організація здійснюється безпосередньо перевізником. З іншого боку, страховальники мають можливість ознайомитись з правилами страхування безпосередньо перед укладанням договору і часто не можуть провести аналіз пропозицій страхових компаній.

Отже, важливою умовою надійного та ефективного страхового захисту вантажів є максимальна сумлінність суб'єктів страхових відносин та наявність максимально достовірної інформації про вантаж і правила його перевезення.

Процес перевезень має динамічний характер і його параметри можуть змінюватись у часі. Це необхідно враховувати при поточному обслуговуванні договору страхування та вчасно реагувати на відповідні зміни.

Врегулювання збитків при страхуванні вантажних перевезень теж відрізняється складністю, оскільки перевозиться великий перелік вантажів підприємств різних галузей і страхові випадки трапляються на різних залізницях, тому для оцінки збитків необхідно залучати експертів різної спеціалізації.

Таким чином, організація оптимального страхового захисту вантажних перевезень на залізничному транспорті вимагає вдосконалення механізму його реалізації.

Для підвищення ефективності страхування вантажних залізничних перевезень необхідно вдосконалити процедуру укладання договорів страхування та відшкодування збитків з метою задоволення вимог споживачів страхових послуг та оптимізувати процес обслуговування договорів страхування вантажів, які перевозяться залізничним транспортом. Для підвищення оперативності укладання договорів страхування вантажів необхідно розробити швидку схему розрахунку страхових тарифів в залежності від обраних умов страхування.

У практиці страхування вантажних перевезень за генеральними договорами страхування необхідно використовувати кредитні схеми оплати страхових внесків, що дозволяє значно спростити процес укладання договорів.

Потребує вдосконалення система превентивних заходів страховиків, спрямованих на зниження ризику, а саме організація проведення експертизи вантажу, організація охорони та диспетчерського контролю. Впровадження додаткових умов договорів страхування, які передбачають страхове покриття ризиків під час зберігання вантажів на станціях в процесі перевезення та навантажувально-розвантажувальних операцій, забезпечить додаткову безпеку перевезення вантажів залізничним транспортом.

Страхування вантажів на залізничному транспорті повинно супроводжуватись наданням організаційних послуг по ризик-менеджменту, оскільки це забезпечує оптимізацію страхового покриття та підвищує рівень безпеки перевезень.

Вдосконалення процесу врегулювання збитків передбачає розробку спеціальних умов договорів страхування, які містять порядок дій при настанні страхового випадку, визначення розміру збитків, строків та умов виплати страхового відшкодування.

При страхуванні відповідальності перевізника та страхуванні вантажу (коли страхувальником є перевізник) необхідно враховувати, що вибір страхових компаній для надання послуг по страхуванню на залізничному транспорті в Україні здійснюється у відповідності до

Порядку страхування на тендерній основі на залізничному транспорті<sup>12</sup>. Тільки через механізм проведення процедури закупівлі страхових послуг на залізницях та підприємствах залізничного транспорту можна забезпечити відповідний страховий захист.

Таким чином, формування оптимальної та прозорої системи страхового захисту вантажних перевезень на залізничному транспорті є важливим фактором збільшення їх обсягів та збереження конкурентних позицій залізниць на транспортному ринку, оскільки матеріальні та фінансові збитки, які виникають в процесі залізничних перевезень відшкодовуються страховою компанією. Для забезпечення страхового захисту на випадок пошкодженням, зникненням або знищенням вантажів у процесі їх транспортування залізницею та для врахування інтересів всіх суб'єктів перевезень, необхідно оптимально поєднувати страхування вантажів зі страхуванням відповідальності перевізника та враховувати особливості, які існують при їх реалізації. У процесі вдосконалення страхового захисту перевезення вантажів на залізничному транспорті необхідно враховувати специфіку залізничних перевезень, досвід страхування вантажів на інших видах транспорту та створювати відповідну методичну базу.

Перевезення вантажів в Україні здійснюється на великі відстані, що потребує значного часу. В середньому, одне перевезення вантажу на відстань понад 500 км займає щонайменше 5-7 діб. Весь цей час вантаж знаходиться без охорони, з ним може статися що завгодно. Його можуть розкрасти, злити, чи навіть просто зіпсувати. Ось чому проблема супроводження вантажів на залізничному транспорті стає все більше актуальною.

Охорону вантажів здійснюють як державні охоронні фірми, так і не державні. Перші, в свою чергу, не мають змоги задовольняти всі потреби вантажовласників в супроводі вантажів, тому роль недержавних охоронних фірм все більша. В Україні кількість недержавних охоронних структур, які виконують охоронні функції, становить більше трьох тисяч. Але, незважаючи на це, їх діяльність залишається неврегульованою на державному рівні. Крім того, ряд законодавчих документів обмежують здійснення охоронної

---

<sup>12</sup> Про затвердження Рекомендованого Порядку страхування на тендерній основі на залізничному транспорті та Рекомендованого Положення про тендерний комітет з питань страхування на підприємствах залізничного транспорту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0051328-06#Text>

діяльності недержавними фірмами. Зокрема, неоднозначна ситуація з охороною вантажів при супроводі по залізниці.

У нинішній час питання збереження вантажів, що перевозяться залізницею, набуває найбільш актуального значення. Причиною тому є розкрадання вантажів, що перевозяться у вантажних вагонах, по всьому маршруту руху поїздів. Крадіжки відбуваються, як правило, на півстанках, під час пропуску зустрічних поїздів і на стоянках поїздів перед вхідними світлофорами станцій. Тривалість таких зупинок бувають до двох годин – час достатній, щоб любителі наживи «розібралися» з вмістом вагонів. Крадіжка на окремих ділянках носить організований характер, коли розкрадачі у великій кількості на зупинках забираються у вагони та з початком руху поїзда викидають металобрухт, металовироби на придорожнє полотно, які тут же завантажуються в автомашины, що їдуть паралельно. Повному «розвантаженню» може бути підданий вагон, відчеплений за технічним станом для ремонту на проміжній станції<sup>13</sup>.

Однак відомча залізнична охорона з цими проблемами не справляється. Згідно з інформацією Державної адміністрації залізничного транспорту України, на залізниці зростають розкрадання при транспортуванні вантажів, у тому числі – масових. Виходячи зі сформованого становища, «Укрзалізниця» констатує фактичну неможливість впоратися з ситуацією власними силами. Відомство ініціювало зміну правил перевезень вантажів залізничним транспортом в частині покладення функції забезпечення охорони та супроводу вантажу на вантажовідправника. В існуючому законодавчому полі це знімає відповідальність з відомчої охорони, але не дає можливості вантажовідправнику здійснити охорону вантажу. Тому власники вантажів звертаються до приватних охоронних фірм, які беруть на себе 100% матеріальну відповідальність за збереження вантажів та успішно її виконують.

Чим це досягається в приватному охоронному підприємстві? Перш за все, отриманням і наявністю ліцензії МВС України на надання послуг, пов'язаних з охороною державної та іншої власності, а також підбором, професійною підготовкою, матеріально-технічним забезпеченням нарядів охорони і напрацьованим досвідом.

Підбір кандидатів в охоронці з супроводу вантажів залізницею включає в себе обов'язковий медичний огляд, теоретичні заняття, а

---

<sup>13</sup> Управління транспортними технологіями: Конспект лекцій / Д. В. Ломотько, Г. О. Примаченко, Ю. В. Шульдінер, О. М. Харламова. Харків: УкрДУЗТ, 2020. Ч. 1. 48 с.

також задачу заліків з фізичної та тактико-спеціальної підготовки. Велике значення для якісної охорони має також наявність стійкого радіо– та мобільного зв'язку, потужних електричних ліхтарів, мегафонів та іншої спецтехніки.

Воєнізована служба охорони на залізниці має свої особливості роботи, так як залізниця є місцем високої небезпеки. Відігнутий дріт кріплення нижнього люка, що висунувся від вібрації через щілину або порив в бічний стінці вагона дошки або просто падаючий предмет з рухомого складу, що проходить повз на великій швидкості можуть стати причиною серйозної травми у наряду, що несе службу в міжколійному просторі під час стоянки. Це вимагає від охоронців зібраності й уваги, знання існуючих на залізниці світлофорних, звукових і світлових сигналів, а також суворого виконання певних саме для залізниці заходів безпеки.

Важливе значення має налагодження взаємодії з органами транспортної поліції по маршруту руху та працівниками залізниці. На жаль, адміністрація залізниці ревно ставиться до роботи приватних охоронних фірм на їхній території.

При отриманні заявки на супроводження та охорону вантажу уточнюються його обсяг, місце і дата прийому вантажу під охорону, маршрут руху і вантажоодержувач. Визначається кількісний склад наряду, його екіпіровка. Налагоджується попередня мобільний зв'язок з транспортною міліцією за маршрутом руху. З охоронцями проводяться інструктивні заняття з урахуванням конкретної задачі і обстановки. Готуються і оформляються відрядження та інші документи. Наряд отримує технічні та спеціальні засоби, проводиться закупівля продуктів харчування. Далі організовується доставка наряду до місця прийому вантажу під охорону.

Після прибуття на місце начальник варті проводить розрахунок з особовим складом на період приймання вантажу, перевірки наявності та технічного стану теплушки, її екіпіровки дровами, вугіллям і водою. Потім шляхом огляду перевіряється технічний стан вагонів з вантажем. Приймання вантажу починається з перевірки оформлення залізничних документів. При перевірці прийнятого вантажу звертається увага на ідентичність тари вагона маркування на обох бічних стінках і рамі. Перевірка вагонів проводиться роздільно, контролюється, щоб він знаходився посеред вагової платформи, визначається положення теплушки серед охоронюваних вагонів, оформляється і підписується приймально-здавальний акт.

Перед початком руху старший наряду проводить розрахунок наряду на період проходження по маршруту. Знання маршруту, планованих станцій і можливих зупинок, криміногенної обстановки на них дуже допоможе в організації служби наряду, правильній розстановці сил і засобів. Старший наряду організує службу, відпочинок і харчування нарядом охорони, здійснює швидке реагування силами і засобами на зміни оперативної обстановки, підтримує мобільний зв'язок з органами транспортної міліції по маршруту руху. Під час незапланованих зупинок, на роз'їздах ведеться візуальний огляд охоронюваних вагонів з обох сторін поїзда, тривожна група знаходиться в готовності присікти спроби розкрадачів застрибнути у вагони або відкрити вагонні люки шляхом вибивання ексцентриків люкових замків, особливо в нічний час або з початком руху поїзда.

Після прибуття на станції формування поїздів необхідний своєчасний контакт з маневровим диспетчером, щоб не допустити розриву охоронюваних вагонів та дотримання заходів безпеки під час маневрових робіт, пов'язаних зі спуском вагонів і теплушки з маневрових гірок. У разі відчеплення вагона з технічних причин і відсутності можливості відремонтувати його за час стоянки на даній станції, від технічної контори потрібно складання акта загальної форми «ГУ-23» із зазначенням місця, часу, дати та причини відчеплення. Такі акти іноді доводиться «вибивати» у адміністрації залізничної станції. Подібні випадки треба відобразити в договорі з замовником.

Після прибуття в кінцевий пункт встановлюється зв'язок з одержувачем вантажу і організовується його здача, здійснюється перевірка вагонів з оформленням та підписанням приймально-здавального акта. Також ставиться завдання наряду, призначеного на супровід теплушки в зворотний шлях, і організовується повернення решти наряду в вихідний пункт.

Після повернення на базу перевіряється і здається матеріально-технічна база, підводяться підсумки виконання завдання, призначаються тренувальні заняття з фізичної та спеціальної підготовки та визначаються дні відпочинку, оформляються і здаються керівництву всі документи.

Розпад СРСР призвів до розділу раніше єдиної транспортної системи. Кожна з нових незалежних держав отримала ту частину транспортних засобів та інфраструктури, які перебували на його території в момент здобуття незалежності. Відразу ж гостро постала проблема організації безперебійної роботи залізничного транспорту та збереження їм вантажів. Залізниці України могли успішно

функціонувати тільки за умови централізованої координації діяльності всіх без винятку структурних підрозділів, що забезпечують перевізний процес.

Україна не мала на той момент центрального органу управління спеціальної компетенції, тому її залізниці по інерції деякий час змушені були погоджувати свої дії з сусідніми залізницями РФ і Білорусії, керуючись транспортним законодавством СРСР.

В умовах корінних перетворень у всіх сферах суспільного життя відбуваються неминучі збої в функціонуванні правової системи. Гостріше, ніж раніше, виявляються недоліки в законотворчому процесі<sup>14</sup>. Прикладом тому може служити ситуація, що склалася з залізничним транспортом.

У період з вересня по грудень 1991 р. Кабінет Міністрів України (далі КМУ) прийняв ряд заходів для організації роботи залізничного транспорту. Було розглянуто питання про створення корпорації залізничного транспорту України, апарату, який виконував би обов'язки центрального управлінського органу. Після розгляду цього та інших пропозицій КМУ 14 грудня 1991 прийняв Постанову № 356 «Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України» (далі Укрзалізниця)<sup>15</sup>.

21 січня 1992 Верховна Рада України прийняла Постанову № 2051-ХІІ «Про стан виконання КМУ законодавчих актів України», в якому зазначалося, що не виконані або тільки частково виконані рішення Верховної Ради про поліпшення роботи транспорту України, викликає серйозне занепокоєння ситуація, що склалася в транспортному комплексі республіки<sup>16</sup>. У травні 1991 р. Верховною Радою прийнято рішення про створення Міністерства транспорту України та Закон України «Про перелік міністерств та інших центральних органів державного управління Української РСР». Слідом за тим, 26 листопада 1992 р. Президент України підписав Указ «Про Міністерство транспорту України», в якому визначалися основні завдання міністерства: визначення державної політики в галузі транспорту, освіта національної транспортної системи,

---

<sup>14</sup> Бочаров О.П. Шляхи вдосконалення експлуатаційної діяльності залізниць України // Залізничний транспорт України. 2007. № 6. С. 30–32.

<sup>15</sup> Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/356-91-%D0%BF#Text>

<sup>16</sup> Про стан виконання Кабінетом Міністрів України законодавчих актів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2051-12#Text>



забезпечення безпеки руху та збереження вантажів, підготовка нормативних актів та державних програм з питань транспорту та ін.

17 лютого 1993 КМУ своєю постановою № 106 «Питання Міністерства транспорту України» (далі Мінтранс) затвердив Положення про Мінтранс, визначивши, що Мінтранс є центральним органом державної виконавчої влади і не має повноважень управління господарською діяльністю транспортних структур. Укрзалізниця, в свою чергу, стала органом управління залізничним транспортом загального користування, підвідомчим та підзвітним Мінтрансу України відповідно до Постанови КМУ № 586 «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України». Після цього почалася робота по створенню структури управління транспортом, розробка нормативної бази функціонування національної мережі залізниць України. Питання ж управління майном залишилися відкритими, що ускладнювало подальшу діяльність Укрзалізниці як органу управління галуззю. У той же час, зберігалася тенденція погіршення стану справ із збереженням вантажів на залізницях.

Крім того, балансові збитки від незбереження вантажів постійно зростають. Більше 80% з них припадає на розкрадання, тому в Укрзалізниці стала на перше місце боротьба з розкраданнями вантажів, що перевозяться залізничним транспортом.

Залізничний транспорт України знаходиться на початку складного шляху структурної перебудови, а Укрзалізниця, як орган управління, зобов'язаний забезпечити, в числі своїх основних завдань, збереження вантажів, що перевозяться, але не завжди має можливість адекватно захистити і забезпечити права фізичних та юридичних осіб, що передбачені Конституцією України.

В даний час йде пошук належного правового статусу Укрзалізниці. Головне, щоб вона була здатною організувати роботу залізничного транспорту України в умовах жорсткої ринкової конкуренції, в центрі якої задоволення потреб вітчизняного товаровиробника і, зокрема, збереження вантажів при залізничних перевезеннях.

Положення залізниці ускладнюється тим, що до квітня 2000 року дебіторська заборгованість на залізницях становила близько 1 млрд. 200 млн. грн. Векселів, виданих в 1999 році зі строками погашення в 2001-2009 рр., тільки на Донецькій залізниці було на суму майже 350 млн. грн., а на Придніпровській магістралі – 75 млн. грн. Весь 2000 та 2001 роки юристи шляхом пред'явлення претензій і позовів до

господарських судів боролися з дебіторською заборгованістю і повернули близько 500 млн. грн.

Основним критерієм позитивної оцінки господарського законодавства в даний час виступає можливість його впливу на підвищення ефективності виробництва. Саме сукупність засобів стимулювання розвитку виробництва в умовах переходу до ринкових відносин стає стрижнем порядку і організованості в управлінні економікою.

На залізничному транспорті України проблема забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях стала однією з найбільш актуальних економіко-правових проблем. Це обумовлено цілою низкою причин, серед яких – загальне зростання економічної злочинності, зростання ролі залізничного транспорту при перевезеннях вантажів суб'єктами господарської діяльності.

Раніше питання правового регулювання перевезень, забезпечення схоронності вантажів при залізничних перевезеннях в юридичній літературі порушувалися в основному при розгляді проблем окремих господарських договорів. Разом з тим, багато проблем використання конкретних господарсько-правових засобів, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на всіх стадіях складного перевізного процесу, не були предметом спеціального комплексного дослідження.

Питання правового забезпечення збереження вантажів при перевезеннях ширше проблематики договору перевезення, що нерідко не враховується у проведених дослідженнях, тому не завжди вдається знаходити оптимальні шляхи вирішення проблеми. Необхідно продовжувати пошук засобів підвищення ефективності правового забезпечення збереження вантажів, щоб реально за допомогою правових важелів сприяти вирішенню цієї важливої соціально-економічної проблеми.

Слід зазначити, що система управління збереженням перевезених вантажів може бути ефективною лише з урахуванням її комплексного характеру і специфіки аналізованих відносин. Функція правового забезпечення управління збереженням вантажів, що перевозяться залізничним транспортом, не має поки необхідної теоретичної бази в Україні. Але тільки такий підхід дозволить знайти оптимальне рішення. Цивільно-правові засоби в даному випадку виявилися малоефективними, оскільки вони спрямовані на регулювання горизонтальних відносин, побудованих на принципах диспозитивності, тобто між рівноправними суб'єктами.

Господарсько-правові відносини набагато складніші, вони є комплексними і враховують все різноманіття аналізованих відносин (не тільки по горизонталі, а й по вертикалі).

Управління збереженням перевезених вантажів охоплює відносини між залізницями та їх станціями. Ці відносини є відносинами внутрішньогосподарськими, що становить основний зміст роботи підприємства. У зв'язку з цим дослідження правового забезпечення управлінням схоронності перевезених вантажів потребує комплексного господарсько-правового підходу, що охоплює регламентацію як міжгосподарських відносин між підприємствами залізниць України та з УМВСТ, так і відносин внутрішньогосподарських.

Все перераховане вище обґрунтовує необхідність конкретизації напрямків удосконалення господарського законодавства України на основі всебічного вивчення та теоретичного обґрунтування принципів захисту інтересів суб'єктів господарювання, для чого необхідна система господарсько-правових засобів, спрямованих на забезпечення максимальної схоронності перевезених вантажів.

На відміну від минулих років, коли половину злочинів на залізничному транспорті становили крадіжки вантажів з рухомого складу, нині найбільшу тривогу викликають розкрадання засобів сигналізації та зв'язку, обладнання рухомого складу з метою здачі в приймальні пункти їх комплектуючих, що містять кольорові метали. Розкрадання деяких частин вагонів часом навіть паралізує рух поїздів, сприяє розкраданню вантажів з вагонів, відставлених в ремонт, негативно позначається на термінах доставки вантажів, веде до додаткових витрат при затримках поїздів через несправність сигналів при відновленні систем сигналізації та зв'язку. Все це стає бичем для залізничного транспорту України, а пункти прийому кольорових металів не відмовляються приймати промислові вироби, ігноруючи тим самим вимоги статті 4 ЗУ «Про металобрухт», яка забороняє прийом промислового брухту від фізичних осіб.

Укрзалізниця, УМВСТ, ВОХР, залізничники на своїх підрозділах сьогодні намагаються припинити такі злочини.

Господарське законодавство України про забезпечення схоронності вантажів при залізничних перевезеннях є необхідною передумовою формування громадського економічного порядку. Від якості роботи транспорту, всієї транспортної системи України, залежить виконання господарських цілей при реформуванні економіки. За останні роки все більша увага приділяється не тільки

економічному потенціалу транспорту України, а й правовому регулюванню його основної діяльності. І це природно, оскільки виконання поставлених перед транспортом завдань немисливо без добре відпрацьованого і безвідмовно діючого правового механізму. Розробка і розвиток транспортних правових норм обумовлено економічними відносинами, господарськими завданнями суспільного виробництва. Проте в даний час загальна структура транспортного права остаточно не сформована, зокрема, мова йде про недостатнє правове регулювання відносин щодо збереження вантажів, що перевозяться залізницею.

Українська правова наука сьогодні має можливість використовувати фундаментальні розробки проблем ефективності господарського законодавства минулих років, які носять переважно комплексний характер, відображають творчий розвиток процесу юридичного регламентування економічних відносин і спрямовані на подальше вдосконалення правового регулювання цих відносин. Державне регулювання і державне управління в галузі транспорту загального користування вимагають якісного реформування. Сьогодні назріла необхідність розгляду питань забезпечення ефективного управління підприємствами залізниць, створення державних господарських структур, які могли б сприяти раціоналізації господарських зв'язків по поставкам продукції і забезпечення її схоронності при залізничних перевезеннях. Необхідно також і вдосконалення умов договорів поставки, що стосуються вимог до порядку навантаження і приймання вантажів по кількості і якості.

Слід зауважити, що державне регулювання і державне управління у сфері транспорту загального користування, які базуються на діючих нормах, теж вимагають якісного реформування. У зв'язку з цим заслуговує уваги передовий досвід розвинених країн в питанні розмежування державного регулювання і господарського управління. Для забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях велике значення має залучення громадськості до цієї важливої справи. Тому слід підтримати і схвалити своєчасне прийняття Верховною Радою України Закону «Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону»<sup>17</sup>.

В умовах формування галузі в рамках державності в традиційно відпрацьований механізм розрахунків за перевезення між

---

<sup>17</sup> Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1835-14#Text>

вантажовідправниками і перевізниками – залізницями України – вклинилися посередницькі структури. Грошові потоки були спрямовані в бік цих новоявлених «добровільних» помічників залізниць. Внаслідок цього склалася ситуація, коли була порушений усталений фінансовий ланцюг, сталося катастрофічне зменшення доходів. У галузі стала руйнуватися технічна база, залізниці стали боржником не тільки перед державою, а й перед своїми працівниками.

Управління залізниць побічно створюють і заохочують систему посередництва. Цьому сприяла і недосконала законодавча база, перш за все ті нормативні акти, які регламентують взаємовідносини вантажовідправника і перевізника. Це стосується і СЗУ і ППГ. В основі взаємовідносин перевізника та вантажовідправника повинен бути договір. Виконання умов договору сторонами за схемою «гроші – послуга» є необхідною умовою нормальної діяльності залізниць на ринку транспортних послуг.

З позицій ефективності правозастосування необхідно розглянути питання про те, наскільки діючі норми є доступними і прийнятними для користувачів послуг транспорту загального користування. Так, при здійсненні змішаних перевезень як вантажовідправники, так і транспортні організації, змушені використовувати декілька різних нормативних актів, що створює відповідні незручності.

Можливо, доцільно вже зараз розглянути питання єдиного Транспортного кодексу, загальна частина якого охопить загальні норми для різних видів транспорту, а окремі розділи – норми для конкретного виду транспорту. Новий кодекс зможе успішно увібрати в себе позитивний досвід чинних кодексів і статутів, а також ЗУ «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», «Про оборону України».

Сьогодні укладаються прямі договори між Управліннями МВС на залізницях і Управліннями залізниць на «послуги з супроводу поїздів і охорони майна». Такий договір – один з варіантів господарського договору охорони, здавна застосовується в народному господарстві.

Однак на відміну від договорів охорони, які передбачають майнову відповідальність організацій, що здійснюють охорону, і персонально охоронців, договори між Управліннями МВС та Управліннями залізниць такої відповідальності не передбачають.

## **ВИСНОВКИ**

Враховуючи вищевикладене, можна зробити наступні висновки:

– сучасна ринкова економіка не може існувати і розвиватися без державного регулювання. Роль держави в сучасній змішаній економіці постійно збільшується з метою захисту правомірних інтересів всіх учасників економічних відносин;

– термін «державна економічна політика» пропонується трактувати як взаємопов'язану збалансовану систему заходів, що визначають стратегію розвитку всієї економічної системи в цілому, засіб управління економічними процесами, спрямований на захист правомірних інтересів всіх учасників економічних відносин;

– потребує дослідження взаємодія та співвідношення юридичних і технічних норм та аналізування характеру цих норм стосовно забезпечення збереження вантажів, що перевозяться;

– потребує аналізу і те, що юридична норма надає право діяти відповідно до технічної норми і накладає обов'язок її дотримуватися, а, отже, може передбачати відповідальність за її порушення. Зазначені норми мають бути скомбіновані в законодавстві і націлені на гармонізацію всього господарського механізму з тим, щоб найбільш повно забезпечити правомірні інтереси суб'єктів господарської діяльності (у тому числі, і учасників договору перевезення).

З'ясування причин незбереження вантажів у процесі перевезення дозволило б у кожному конкретному випадку істотно знизити їх кількісні показники і запропонувати конкретні шляхи усунення зазначених причин та запобігання несхоронних перевезень.

Необхідно, з метою забезпечення схоронності перевезених по залізницях вантажів, розробити і представити Президенту України та КМУ пакет документів про створення Державного концерну – статутного об'єднання підприємств залізничного транспорту для забезпечення поділу функцій державного і господарського управління.

Підтверджено необхідність формування на залізницях спеціалізованих підрозділів воєнізованої охорони. Основними завданнями цих підрозділів повинні стати: здійснення оперативно-профілактичної роботи по боротьбі з розкраданнями вантажів, незаконним проїздом сторонніх осіб у вантажних поїздах, а також іншими правопорушеннями.

## **АНОТАЦІЯ**

Однією з основних задач залізничної магістралі при здійсненні вантажних перевезень є прагнення зберегти своє положення на ринку транспортних послуг в умовах конкуренції з іншими видами транспорту завдяки забезпеченню безпеки руху поїздів, схоронності вантажів, які перевозяться, задоволенню попиту на перевезення, а також у поширенні горизонтів управління на основі нових підходів менеджменту, маркетингу та засобів зв'язку, при цьому забезпечити високий рівень якості обслуговування користувачів залізничного транспорту. Радикальні зміни в політичному й економічному житті

суспільства, які сталися в Україні з часу одержання незалежності, суттєво позначилися не лише на роботі залізниць, а й на їх взаємовідносинах з клієнтурою. Значне зменшення обсягів перевезень призвело до вивільнення частини перевізних потужностей залізниць, тобто виникнення резервів. Вантажовласники в таких умовах стали природно висувати вимоги до підвищення якості транспортного обслуговування. В зв'язку з перерахованим вище, набувають актуальності питання заміни старої технології роботи, впровадження сучасних підходів до роботи з клієнтами, розробки заходів щодо удосконалення технології роботи станції у взаємодії з іншими видами транспорту з метою скорочення експлуатаційних витрат, залучення додаткових обсягів перевезень вантажів, забезпечення їх схоронності під час перевезення, збільшення швидкості доставки вантажів, поліпшення якості обслуговування вантажовласників, що значно впливають на конкурентоспроможність залізничного транспорту.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою: підручник. Ч. 2 / С. В. Панченко, А. О. Каграманян, В. С. Блиндюк та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2016. 463 с.
2. Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою: підручник. Ч. 2 / С. В. Панченко, А. О. Каграманян, В. С. Блиндюк та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2016. 463 с.
3. Центр транспортної логістики. Договір про надання послуг з організації перевезень вантажів залізничним транспортом. URL: <https://uz-cargo.com/contractcarriage.html>
4. Правила перевезення вантажів. Укрзалізниця. URL: [https://uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/terms\\_of\\_freight/](https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/)
5. Правила перевезення вантажів. Укрзалізниця. URL: [https://uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/terms\\_of\\_freight/](https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/)
6. Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою: підручник. Ч. 2 / С. В. Панченко, А. О. Каграманян, В. С. Блиндюк та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2016. 463 с.
7. Статут залізниць. Регіональна філія «Південно-західна залізниця». URL: <https://www.pz.gov.ua/docum/100103>
8. Вантажні перевезення. Управління вантажною і комерційною роботою: підручник. Ч. 2 / С. В. Панченко, А. О. Каграманян, В. С. Блиндюк та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2016. 463 с.
9. Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v\\_601600-02#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_601600-02#Text)

10. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF#Text>
11. Страхування вантажів. URL: <https://www.providna.ua/corp/strakhuvannya-vantazhiv>
12. Страхування вантажів та багажу. URL: <https://universalna.com/korporativnym-klientam/strakhuvannya-mayna/strakhuvannya-vantazhiv-ta-bagazhu/>
13. Статут залізниць. Регіональна філія «Південно-західна залізниця». URL: <https://www.pz.gov.ua/docum/100103>
14. Про затвердження Рекомендованого Порядку страхування на тендерній основі на залізничному транспорті та Рекомендованого Положення про тендерний комітет з питань страхування на підприємствах залізничного транспорту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0051328-06#Text>
15. Управління транспортними технологіями: Конспект лекцій / Д. В. Ломотько, Г. О. Примаченко, Ю. В. Шульдінер, О. М. Харламова. Харків: УкрДУЗТ, 2020. Ч. 1. 48 с.
16. Бочаров О.П. Шляхи вдосконалення експлуатаційної діяльності залізниць України. Залізничний транспорт України. 2007. № 6. С. 30 – 32.
17. Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/356-91-%D0%BF#Text>
18. Про стан виконання Кабінетом Міністрів України законодавчих актів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2051-12#Text>
19. Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1835-14#Text>

**Information about the author:**

**Strelko Oleh Hryhorovych,**

Doctor of Historical Sciences, Professor,  
Professor at the Department of Transport Technologies  
and Transportation Processes Operation,  
State University of Infrastructure and Technologies  
9, Kyrylivska str., Kyiv, 04071, Ukraine