

Кострюков С. В.,
*доктор філософських наук, доцент,
 доцент кафедри цивільного, господарського та екологічного права
 Національного технічного університету «Дніпровська політехніка»*

ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

THE ORGANIZATIONAL CARGO TRANSPORTATION RAILWAY TRANSPORT

Стаття присвячена дослідженню організаційно-правових основ перевезень вантажів залізничним транспортом. Аналізується сьогодення ситуація щодо проблем правового регулювання та практичної діяльності з організації перевезень вантажу залізничним транспортом, і наводяться можливі шляхи їх вирішення.

Ключові слова: залізничний транспорт, вантаж, перевезення вантажів, договір перевезення, перевізні документи, воєнізована охорона української залізниці.

Статья посвящена исследованию организационно-правовых основ перевозок грузов железнодорожным транспортом. Анализируется сегодняшняя ситуация касательно проблем правового регулирования и практической деятельности организации перевозок грузов железнодорожным транспортом, и приводятся возможные пути их решения.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, груз, перевозка грузов, договор перевозки, перевозочные документы, военизированная охрана украинской железной дороги.

The article is devoted to the research of the organizational and legal foundations of railway cargo transportation. There are analyzed the current situation of the problems of legal regulation and practical activities of the organization of railway cargo transportation and possible ways of their solution in the article.

Key words: railway transport, cargo, cargo transportation, contract of transportation, transportation documents, paramilitary protection of the Ukrainian railway.

Постановка проблеми. Транспорт – це одна з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях відповідно до ст. 1 Закону України «Про транспорт» [3].

У складному комплексі питань, пов'язаних із дослідженням особливостей правового регулювання транспорту в умовах виходу України на новий рівень розвитку, важливе місце посідає проблема правового впорядкування планування та організації перевезень вантажу залізничним транспортом. Що стосується актуальності обраної теми наукового дослідження, то вона обґрунтовується деякими причинами, до яких можна зарахувати такі: 1) необхідність вдосконалення правового механізму регулювання питання організації перевезень вантажу залізничним транспортом; 2) розроблення і формулювання пропозицій, спрямованих на підвищення ефективності правового регулювання питань вантажоперевезень залізницею.

У межах цієї проблематики працювали провідні науковці й вчені щодо реформування залізничного транспорту, зокрема такі: І.М. Аксьонов, Ю.С. Бараш, М.В. Гненний, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Г.Д. Ейгутіс, Г.М. Кірпа, Н.М. Колеснікова, Ю.Ф. Кулаєв, М.В. Макаренко, Н.Б. Малахова, О.В. Нікуліна, А.М. Новикова, Л.О. Позднякова, О.М. Пшінько, В.М. Самсонкін, Є.М. Сич, В.І. Сіраков, Ю.М. Цветов та інші.

Мета статті – поглиблений аналіз характерних рис законодавчого регулювання організації перевезень вантажів залізничним транспортом, детальне вивчення особливостей інституту перевезення вантажів залізницею, розгляд організаційно-правових

основ перевезень вантажів залізничним транспортом, а також дослідження питання деяких проблем правового регулювання та практичної діяльності з організації перевезень вантажу залізничним транспортом і наведення можливих шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. Транспорт є однією з важливих галузей економіки України. Залізничний транспорт є провідним видом транспорту в єдиній транспортній системі України, який забезпечує 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень, здійснюваних усіма видами транспорту [6, с. 29]. Аналіз перевезень різними видами транспорту показує, що найбільш універсальними і популярними є автомобільний і залізничний транспорт. Але статистика зазначає останнім часом значне зростання вантажообігу залізничного транспорту і спад вантажообігу автомобільного транспорту. Крім того, обсяг транспортування нафтопродуктів залізничним транспортом практично не поступається трубопровідному і, враховуючи якість кінцевої продукції, виводить залізничний транспорт на перше місце [5, с. 25].

До переваг вантажоперевезень залізничним транспортом належать такі:

1. Вартість вантажоперевезень залізничним транспортом набагато нижча, ніж вартість транспортування вантажів повітряним або морським транспортом (для міжнародних перевезень).

2. Перевезення вантажів на великі відстані вигідніше здійснювати саме залізничним транспортом, оскільки вантажопідйомність вагонів набагато вища за вантажопідйомність автомобілів.

3. За допомогою платформ можна здійснити перевезення негабаритних і довгомірних вантажів, що найчастіше є неможливим в автотранспорті.

4. Залежно від виду вантажу можна вибрати тип вагона, а це впливає на вартість перевезення і збереження вантажу. Перевезення залізничним транспортом дають змогу доставляти вантажі навіть за поганих погодних умов. Відсоток своєчасного прибуття вантажів на станцію за допомогою залізничного транспорту набагато вищий, ніж автомобільним транспортом.

5. Перевезення залізничним транспортом – це мінімальні ризики затримки вантажів у дорозі.

Починаючи розгляд питання про правові основи організації перевезень вантажів залізничним транспортом, звертаємось до Основного Закону України – Конституції, в якій з приводу транспорту ми знаходимо норму права, відповідно до якої встановлюється, що виключно законами України визначаються організація та експлуатація транспорту [4, п. 5 ст. 92].

Залізничні транспортні правовідносини щодо вантажоперевезень регулюються нормами Цивільного кодексу України (далі – ЦКУ) (гл. 64 «Перевезення»), Господарського кодексу України (далі – ГКУ) (гл. 32 «Правове регулювання перевезення вантажів»), Статуту залізниць України (далі – СЗУ) (розд. III. «Планування та організація перевезення вантажів»), іншими нормативно-правовими актами, а також судовою практикою (Роз'яснення Вишого господарського суду (далі – ВГС) «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею», Оглядовий лист ВГС «Про деякі питання судової практики застосування Статуту залізниць України, інших норм транспортного законодавства»).

Під залізничним транспортом прийнято розуміти виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [2, п. 1 ст. 1].

Згідно з п. 7 ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт»: «Вантаж – це матеріальні цінності, які перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього вантажному рухомому складі» [2, п. 7 ст. 1]. Таке ж поняття вантажу міститься у СЗУ [8, п. 1 ст. 6].

Відповідно до положень ч. 1 ст. 306 ГКУ, перевезенням вантажів визнається «... господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями...» [1, ч. 1 ст. 306].

Розглянувши загальні поняття «залізничного транспорту», «вантаж», «перевезення вантажів», переходимо до висвітлення базової статті щодо планування та організації перевезень вантажу залізничним транспортом. Відповідно до ст. 8 «Основи організації перевезень на залізничному транспорті» Закону України «Про залізничний транспорт», перевезення вантажів залізничним транспортом загального користування організовується на договірних

засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень [2, ч. 1 ст. 8].

Згідно з ч. 1 ст. 908 ЦКУ: «... перевезення вантажу <...> здійснюється за договором перевезення. Це правове положення передбачає, що підставою для здійснення перевезення вантажу <...> є укладення договору перевезення, що повинен бути засвідчений відповідним письмовим документом [14, ч. 2–3 ст. 909].

У залізничному транспорті такі документи мають назву перевізних документів, тобто накладної та інших залізничних документів на вантаж.

Відповідно до СЗУ, накладна – це основний перевізний документ встановленої форми, оформлений відповідно до СЗУ та Правил перевезення вантажів і наданий залізниці відправником разом із вантажем. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником і залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу разом із вантажем [8, п. 8 ст. 6].

Відповідно до правових положень СЗУ, накладна складається з таких обов'язкових положень: 1) відомостей про вантажовідправника (найменування та поштова адреса); 2) відомостей про одержувача (код та адреса); 3) відомостей про вантаж (маса, вантаж, кількість місць, вартість); 4) швидкості вантажу (вантажна або велика).

До інших залізничних перевізних документів належать такі: 1) вантажна квитанція про прийом до перевезення вантажу; 2) дорожня відомість, що повторює відомості, які містяться в накладній; 3) електронна копія комплексу перевізних документів; 4) документи, які необхідні для виконання санітарних, митних та інших адміністративних правил; 5) сертифікат на продукцію, що відвантажують [12, с. 53].

Відповідно до ст. 307 ГКУ, ст. 909 ЦКУ, ст. 22 Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (вантажодержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [1, ч. 1 ст. 307; 14, ч. 1 ст. 909; 13, ст. 22].

Згідно із СЗУ, за договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату [8, п. 1 ст. 22].

Умови та порядок організації перевезень, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування відправників і одержувачів вантажів визначаються СЗУ, Правилами перевезень вантажів [2, ч. 2 ст. 8].

Перевезення вантажів залізничним транспортом організуються на договірних засадах. Форма договору про організацію перевезень вантажу встановлюється Правилами. Правила перевезення вантажів на підставі СЗУ затверджує Міністерство інфраструктури [8, п. 1 ст. 17].

Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень [18, п. 1 ст. 17]. На офіційному сайті ПАТ «Укрзалізниця» можна знайти інформацію, що планування всіх вантажних перевезень здійснює відділ планування та оперативного нормування перевезень ДП «Український транспортно-логістичний центр».

Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень, на основі яких розробляється місячне планування перевезень вантажів залізничними відправленнями за замовленнями відправників.

Відправники повинні надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну (комплект перевізних документів). Станція призначення видає накладну одержувачу разом із вантажем [8, п. 1–2 ст. 23].

Залізниця зобов'язана повідомити одержувача в день прибуття вантажу або до 12-ої години наступного дня. Порядок і способи повідомлення встановлюються начальником станції. Одержувач може визначити спосіб повідомлення. Якщо залізниця не повідомить про прибуття вантажу, одержувач звільняється від внесення плати за користування вагонами (контейнерами) і за зберігання вантажу до того часу, як буде надіслано повідомлення [8, п. 1–2 ст. 42].

Розпочинаючи дослідження такого питання, як проблеми правового регулювання планування та організації вантажоперевезень залізничним транспортом і можливих шляхів їх вирішення, насамперед треба звернутися до практично наявних проблем залізничного транспорту як такого. Наприклад, до недоліків залізничного транспорту зараховують такі:

1) висока вартість споруд, пристроїв, рухомого складу за повільної віддачі капітальних вкладень (великий строк окупності – 6–10 років);

2) велика металомісткість (більше 150 т на 1 км колії) [12, с. 47].

Проаналізувавши проблеми залізничного транспорту в межах вантажоперевезень, вважаємо необхідним навести такі:

1) застарілість основних засобів, значна частина колій є не електрифікованою (більше 70 %). Хоча є ділянки залізниці, де швидкість пересування потягів становить 160 км/год, середня швидкість пересування становить 20 км/год. Причинами цього є низький ступінь електрифікації шляхів; великий відсоток двоколіїних шляхів, що робить вимушеними довгі стояння на станціях та пропускання більш термінових потягів; часом причиною є незахищеність колій від впливу природних катаклізмів.

2) нині значна частина залізничних колій і залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. Тут наявна невідповідність ширини українських колій ширині європейських колій. Від СРСР

Україні у спадок серед усього іншого залишилась система залізничних колій, ширина яких не відповідає ширині європейських. Це завдає відчутного удару по транзитному перевезенням, оскільки на кордоні вагона потрібно або перевантажувати, або міняти колеса. Це створює додаткові труднощі та затримку в часі.

3) проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, занепад гілок, які рідко використовуються.

Не менш важливою проблемою є охорона вантажів. Сьогодні охорона вантажів і об'єктів залізничного транспорту може здійснюватися виключно відомчою воєнізованою охороною української залізниці. Це передбачено низкою нормативно-правових документів України: законами України «Про транспорт» [3], «Про залізничний транспорт» [2], Положенням про відомчу воєнізовану охорону української залізниці [7] тощо. Перелік вантажів, які підлягають спеціальній охороні та супроводу, затверджується Кабінетом Міністрів України. Цей перелік містить усе, що дає змогу зробити висновок про те, що всі товари підлягають спеціальній, тобто відомчій, охороні та супроводу.

Наряди виконують охоронні заходи цілодобово, часом до десяти днів. Для організації своєчасного відпочинку, прийому їжі, вирішення інших побутових питань караули забезпечуються вагоном-теплушкою, спеціально необхідним обладнанням. Служба з охорони вантажів на залізниці має свої складності й особливості. Якщо врахувати справедливе ствердження, що залізниця є об'єктом підвищеної небезпеки, то від охоронців вимагається зібраність і увага, знання наявних на залізниці світлофорних, звукових і світлових сигналів, а також суворе виконання певних виключних залізничних заходів безпеки.

Сьогодні відомча воєнізована охорона української залізниці є монополістом із здійснення охорони вантажів під час супроводу залізницею і не залишає права вибору споживачам охоронних послуг.

Щоб ефективно вирішувати проблеми, які виникають під час здійснення охоронної діяльності (а також із метою усунення монополізму відомчої воєнізованої охорони залізниці та можливості надання недержавним охоронним фірмам права здійснювати охорону вантажів під час супроводу залізницею), необхідне, перш за все, внесення відповідних змін до законодавчої бази України, а також прийняття цілої низки законів, спрямованих на врегулювання недержавної охоронної діяльності.

Особовий склад нарядів з охорони вантажів на залізниці часто піддається моральному і фізичному тиску з боку розкрадачів. Часом це доходить до загрози життю охоронцям. За останні роки на залізницях сталося багато сумних випадків. Тому для забезпечення службових завдань і особистої безпеки охоронців приватних структур давно назріла необхідність дозволу на придбання ними травматичної зброї на законодавчому рівні. Адже важливість, необхідність і легітимність діяльності приватних охоронних структур вже доведені самим життям. Потребує перегляду ст. 109 «Порушення правил по

охороні порядку і безпеки руху на залізничному транспорті» Кодексу України про адміністративні порушення, щоб законність перебування охоронців на залізничних коліях станцій і роз'їздів була закріплена у відповідному документі [9].

Висновки. Підбиваючи підсумки, зазначимо, що є необхідність вдосконалення правового регулювання транспортної діяльності щодо організації та планування вантажоперевезень залізничним транспортом; покращення стану занепалих колій, неефективних схем навантаження та розвантаження потягів, підготовка компетентних фахівців у транспортній галузі шляхом вивчення та аналізування

всіх роз'яснень, інформаційних, оглядових листів, рекомендацій ВГС, а також норм СЗУ та Правил перевезень вантажів. Звичайно, що в цьому напрямі має проводитися відповідна робота: прийматися нові закони, поповнюватися нормативна база, але водночас збагачуватися дослідження процесів правового забезпечення транспортної діяльності на рівні юридичних праць.

Досить вигідне розташування території України та її розвинена мережа залізниць дає можливість нашій державі зайняти одну із ключових позицій в налагодженні транспортних зв'язків між країнами Європи та Азії.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Господарський Кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, № 19–20, № 21–22. Ст. 144.
2. Закон України «Про залізничний транспорт» № 273/96-ВР від 4 липня 1996 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1996. № 40. Ст. 183.
3. Закон України «Про транспорт» № 232/94-ВР від 10 листопада 1994 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1994. № 51. Ст. 446.
4. Конституція України від 28 червня 1996 р. № 254 к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
5. Копитко В.І., Орловська О.В. Логістичний підхід до планування вантажних перевезень та комерційних операцій на залізничному транспорті. *Проблеми економіки транспорту: збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. 2013. Вип. 5. С. 22–29.
6. Обухова А.Л., Мар'юшкіна Є.Ю. Удосконалення технології обслуговування вантажобагажів при здійсненні швидкісного руху. *Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту*. 2015. Вип. 154. С. 29–33.
7. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті». № 7 від 11 січня 1994 р.
8. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Статуту залізниць України» № 457 від 6 квітня 1998 р.
9. Практика супроводження. URL: http://www.bos.dn.ua/view_article.php?id_article=559.
10. Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею: роз'яснення від 29 травня 2002 р. № 04-5/601 / Вищий господарський суд. *Бізнес-Бухгалтерія-Право. Податки. Консультації* від 3 листопада 2008 р. № 44. С. 55.
11. Про деякі питання судової практики застосування Статуту залізниць України, інших норм транспортного законодавства: лист від 29 листопада 2007 р. № 01-8/917 / Вищий господарський суд. *Вісник господарського судочинства* від 2008 р. № 1. С. 43.
12. Кострюков С.В. Транспортне право. Комплекс навчально-методичного забезпечення дисципліни для бакалаврів спеціальності 081 «Право». / М-во освіти і науки України, Нац. гірн. ун-т. Дніпро: НГУ, 2018. 208 с.
13. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС): Угода, Список, Правила від 1 листопада 1951 р. / Узбекистан, Албанія, Естонія. *Офіційний вісник України* від 6 квітня 2010 р. № 22, № 98. 2011. Ст. 3598. С. 55. Ст. 919. Код акта 50241/2010.
14. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.