

Львівська залізниця домагатиметься повернення статусу митного перевізника

Для магістралей України одним із надзвичайно важливих питань є отримання статусу митного перевізника. Уряд підтримав наміри залізниць активно діяти у цьому напрямку. На виїзному засіданні Кабінету Міністрів 16 грудня 2009 року було підписано розпорядження "Про надання залізницям України статусу митного перевізника". На сьогодні залізниці вже готують пакети документів у Державну митну службу України на отримання ліцензій, які дають право провадження посередницької діяльності митного перевізника. Однак, як засвідчує досвід, ймовірність успішного отримання статусу митного перевізника є не надто високою, оскільки далеко не всім вигідно, щоб залізниці самі виконували роботу, яка зараз покладена на приватну фірму.

Згідно з Указом Президента України від 20.05.1996 р. №353/96 "Про внесення змін до Указу Президента України від 14 липня 1995 року "Про заходи щодо забезпечення контролю за переміщенням транзитом товарів через територію України" встановлено, що вантажовласники повинні надавати митним органам фінансові гарантії доставки (від митниці до митниці через територію України) транзитних підакцизних товарів.

Із введенням у дію нового Митного кодексу України у 2004 році залізниці України отримали ліцензії на провадження діяльності митного перевізника, що дозволило власникам вантажів не відволікати кошти на фінансову гарантію, і вони не осідали на рахунках приватної фірми. Впродовж наступного (2005) року обсяг транзитних перевезень підакцизних вантажів збільшився майже в півтора рази, оскільки гарантом виступали залізниці.

Але згодом Державна митна служба України безпідставно позбавила залізниць ліцензій на провадження посередницької діяльності митного перевізника, що призвело до ускладнення процедури транзитних перевезень та до зменшення перевезень підакцизних вантажів транзитом по території України удвічі.

Транзитні вантажі, які прямували з Європи (Іспанії, Франції, Італії, Австрії і Польщі) та в зворотному напрямку (для прикладу, вугілля з Росії до Польщі в район Перемишля та в Чехію), пішли в обхід України транзитом через Білорусь.

Якщо порівнювати обсяги перевезень підакцизних вантажів у 2006 та 2009 роках, то чітко видно їх зменшення. У 2006 році обсяг перевезень транзитних вантажів складав 20853 тис. тонн, а у 2009 – лише 11530 тис. тонн (зменшення становить 9323 тис. тонн, у т.ч. підакцизни – 4873 тис. тонн).

Таким чином фінансові втрати залізниць від зменшення обсягів перевезень транзитних підакцизних вантажів тільки у 2009 році склали 780 млн. грн, а, відповідно, значні суми не надійшли і в державну скарбницю України.

Експертно-апеляційна рада Держкомпідприємства України в травні 2005 року винесла рішення про незаконність анулювання ліцензій залізниць на провадження посередницької діяльності митного перевізника та зобов'язала скасувати відповідний наказ. Однак, це розпорядження Держмитслужба України не виконала.

У той же час Держмитслужба України, якій нада-



но монопольне право на видачу ліцензій на провадження посередницької діяльності митного перевізника, упродовж тривалого часу не надає такі ліцензії залізницям України.

Також надання фінансових гарантій суперечить Закону України "Про транзит вантажів", згідно з яким Україна проголошена транзитною державою, а транзиту вантажів гарантовано свободу, звільнення від додаткових обмежень і відсутності будь-якої дискримінації.

Надання залізницям України ліцензії на проведення посередницької діяльності митного перевізника дасть змогу збільшити обсяги транзитних перевезень вантажів та надходження до бюджету як від "Укрзалізниці", так і від транспортно-експедиційних організацій України.

Уведення порядку попереднього митного оформлення та надання митниці фінансових гарантій доставки вантажів, передбачених наказом ДМСУ від 17.04.2008 р. №396 "Про затвердження Переліку товарів, до яких застосовуються заходи гарантування доставки при ввезенні на митну територію України", знову ж, призвело до зменшення обсягів транзитних перевезень вантажів, які традиційно з року в рік перевозились територією України. До цього переліку внесено 84 групи вантажів, до яких, у разі перевезення їх у транзитному режимі, застосовується фінансові гарантії, в основному це продовольчі та промислові товари широкого вжитку, побутова електротехніка, радіотехніка й меблі, що переміщуються транзитом територією України, на які, необхідне надання фінансової гарантії та 15 груп підакцизних імпорتنних вантажів. А це знову ж обсяги, які поїхали в обхід України.

Зважаючи на це, залізниці України вкотре намагатимуться отримати статус митного перевізника, адже від цього насправді залежать і обсяг транзитних перевезень, і імідж України як транзитної держави, і можливість наповнення залізничного та державного бюджетів. Львівська залізниця, яка межує із залізницями шести країн і фактично є транзитною, найбільше відчуває усі коливання у бік зростання чи зменшення вантажообігу зі Сходу на Захід і у зворотному напрямку. Відтак, залізничники вважають, що втрати, яких зазнають магістралі і держава, спровоковані непрофесійним та негосподарським підходом до ведення справ. І, зважаючи на це, зроблять усе від них залежне, аби вивести ситуацію у площину інтересів держави, а не окремих приватних комерційних структур.

Сканер у Матевцях вже не "зашкалює"

Роботу сканувальної системи на станції Матевці у Словаччині ретельно перевірила МАГАТЕ

Перевірці передувало налагодження безпечної роботи сканера, яке провели словацькі фахівці спільно з представниками фірми-виробника сканувальної системи з Китаю. Нагадаємо, питання про шкідливий вплив сканувальної системи TNSCAN RF6010 на станції Матевці (Словацька Республіка) постало після звернення машиністів локомотивів, які стверджували, що 13 та 14 лютого 2009 року отримали при виконанні службових обов'язків додаткове радіаційне опромінення, хоч і не є причетним спецперсоналом і підпадають, згідно з Нормами радіаційної безпеки України (НРБУ-97), під категорію В (населення).

Тоді керівництво Львівської залізниці та Головний державний санітарний лікар на Львівській залізниці звернулися до словацької сторони з вимогою привести радіаційний захист TNSCAN RF6010 на станції Матевці до рівня, який забезпечить повну безпеку машиністів локомотивів. Заміри рівня радіації за участю спеціалістів з України проводилися двічі. Першого разу, 25.06.2009 року, перевищення дози радіації зафіксували у шість разів. При другій перевірці, яка відбулася 11.08.2009 року, перевищення норми було вже у 30(!) разів. Українські фахівці зробили висновок про те, що сканувальна система працює щораз гірше.

Тяганина довкола цього питання тривала майже рік. І лише тепер Львівська залізниця таки домоглася того, що робота сканувальної системи під час проходження через неї вантажних поїздів визнана нешкідливою для машиністів. Головний державний санітарний лікар на Львівській залізниці Володимир Багнюк, проаналізувавши ситуацію та врахувавши звіт експертної місії МАГАТЕ, виніс Постанову, якою відновлено роботу при проходженні вантажним поїздом сканувальної системи TNSCAN RF6010 на станції Матевці у звичному режимі. Також цей документ передбачає, що Львівська залізниця спільно зі словацькою стороною та іншими державами, де працюють або працюватимуть подібні сканери, проводитиме періодичний радіаційний контроль робочих місць машиністів, аби уникнути шкідливого опромінення та гарантувати їм безпеку під час виконання службових обов'язків.

Чи запрацює нова схема закупівлі товарів та послуг?

Зважаючи на те, що Кабінет Міністрів України прийняв Постанову №1360 "Про особливості закупівлі товарів, робіт і послуг, необхідних для забезпечення процесу залізничних перевезень", Львівська залізниця сподівається, що вже у 2010 році зможе здійснювати закупівлю товарів та послуг без зайвої бюрократичної тяганини та у стислі терміни.

Постановою визначено, що закупівля товарів, робіт і послуг, необхідних для забезпечення процесу залізничних перевезень, підприємствами залізничного транспорту загального користування, які входять до складу Укрзалізниці, у підприємств, установ та організацій єдиного виробничо-технологічного комплексу залізничного транспорту, які беруть участь у забезпеченні процесу залізничних перевезень, здійснюється за процедурою закупівлі в одного учасника без погодження з Міністерством економіки.

Цей документ фактично дає можливість оптимізувати роботу із забезпечення безперебійного процесу залізничних перевезень, оскільки значно скорочує час укладання відповідних договорів, а також забезпечить належну якість запасних частин, обладнання, матеріалів та послуг, від яких залежить життєдіяльність залізниці та безпека руху.

До прийняття постанови закупівля товарів, робіт і послуг залізницями здійснювалася на загальних засадах, що затягувало процес (мінімум на 26 робочих днів), дозволяло недобросовісним учасникам шляхом подання скарг блокувати та зривати процедури закупівель вкрай необхідних запасних частин, робіт та послуг з ремонту рухомого складу, які закуповувалися підприємствами залізничного транспорту один в одного.

Залізничники вважають, що Кабінет Міністрів України, пішовши назустріч магістралям, зробив суттєвий крок для підтримання галузі залізничного транспорту та сприяння її розвитку.

За інформацією прес-центру Львівської залізниці

Нові правила "Експрес-передачі"

3 грудня 2009 року на залізницях України змінився порядок оформлення послуги "Експрес-передача". Оформити експрес-передачу вагою від 10 кг і більше тепер можна тільки через багажні відділення залізничних вокзалів (як багаж або вантажобагаж за встановленими тарифами) і відправити графіковими багажними вагонами.

Пакунки вагою до 10 кг включно громадяни можуть передати за власним бажанням як через ба-

гажне відділення, так і через працівників вокзалів та начальників поїздів. Оформити експрес-передачу, як і раніше, можна лише на поїзди, що курсують територією України.

Нові правила щодо послуги "Експрес-передача" введено з метою підвищення якості обслуговування пасажирів, а також для забезпечення належних умов праці поїзних бригад.

За інформацією прес-центру Укрзалізниці

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Рєєстраційне свідоцтво КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Кореспонденти:
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Коректор Валентина СУТАК.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

ЛЬВІВСЬКИЙ ЗАЛІЗНИЧНИК

Адреса редакції: 79000 м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua
ГС ДТГО "Львівська залізниця"
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ "Експрес-Банк"

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 35 961.
Замовлення 2113.
Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети "Львівський залізничник".
Комп'ютерна верстка
Антоніа БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Паращак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету "Львівський залізничник" обов'язкове.
Газету віддруковано у "Видавничому Домі "Високий Замок".