

# “Міжнародні перевезення залізничним



**28** січня 2010 року у Чопі відбулася міжнародна конференція “Міжнародні перевезення залізничним транспортом Схід-Захід-Схід”. Участь у ній взяли керівники залізничних адміністрацій Словаччини, Австрії, Угорщини, Румунії, Росії, України, керівники і представники експедиторських організацій, державних органів України, державних контролюючих органів України, перевантажувальних терміналів.

Головуючий на конференції, заступник генерального директора Укрзалізниці Віктор Чорний повідомив про створення програми взаємодії між білоруськими та литовськими митниками “У Європу за півгодини”, що стало можливим завдяки прийняттю відповідних міждержавних рішень і висловив надію, що Україна буде рухатися тим же шляхом.



## Наскрізнi тарифи – основа формування вантажопотоків

**Начальник Львівської залізниці Михайло Мостовий:**

– Мені приємно вітати усіх на цій міжнародній нараді. Бачу, що до нас прибули залізничники різних країн, оператори, експедитори, що беруть участь у перевезенні вантажів у напрямку Схід-Захід-Схід. Усі ви, шановні колеги, знаєте, що Львівська залізниця межує із шістьма країнами (чотири із них – члени Євросоюзу). Всього на залізниці 16 міжнародних прикордонних переходів (із них 12 – працюючих). На жаль, світова економічна криза позначилася і на обсягах наших перевезень: вони різко скоротилися майже по всіх переходах. Але ми сподіваємося на те, що криза – тимчасове явище, а економіка – вічна і буде розвиватися й надалі. Залізниця вкладає значні кошти в розвиток транспортних коридорів, що пролягають нашою територією, зокрема це 3-й та 5-й транспортні коридори. За три роки, з 2007-го по 2009-й, у розвиток цих коридорів Львівська залізниця вклала понад 2 млрд грн.

По третьому коридору збудовано новий контейнерний термінал на станції Мостиська-II, потужністю переробки 360 контейнерів на добу. У Чопі за ці роки побудовано контейнерний термінал “Ліски” та “ЄвроТЕВ”,

які обладнані новим устаткуванням, кранами та навантажувачами.

Велика увага приділяється розвитку колійного господарства станцій Батьово, Чоп. Створено нормальні умови роботи як для залізничників, так і для всіх контролюючих органів. На превеликий жаль у питанні збільшення перевезень від нас залізничників, операторів, експедиторів залежить далеко не все. У кожній країні існує державна політика, котра не завжди ефективно визначає можливості держави. Тому сьогоднішня наша зустріч покликана покласти початок та продовжити вирішення питань збільшення обсягів перевезень. Це, насамперед, тарифна політика кожного учасника та умови пропуску вантажів на кордоні. Це – два основні питання, що впливають на обсяги перевезень. Я бажаю усім присутнім плідної роботи і думаю, що ми знайдемо порозуміння і зробимо хоча б перші кроки на шляху нашої подальшої спільної роботи. Сподіваюся також, що будуть врегульовані недоліки у питаннях наскрізних тарифів з участю словацької, угорської, румунської та української сторін та західних країн, що утворюють вантажопотоки (Австрія, Німеччина, Польща, Італія та інші).

## Інформаційні технології, як інструмент підвищення ефективності роботи залізниць

**Заступник генерального директора Укрзалізниці Віктор Чорний:**

– Хочу наголосити, що залізничний транспорт України посідає чільне місце у транспортній системі країни. Його питома вага в загальному обсязі вантажних перевезень складає 83%, а у пасажирообігу понад 40 відсотків. Сьогодні українські залізниці є потужним транспортним комплексом. Вони безпосередньо межують та взаємодіють із дев'ятьма залізничними адміністраціями та забезпечують роботу на сорока міжнародних залізничних переходах, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну і три залізничних поромних переправи.

Територією України проходять три пан'європейських коридори: 3, 5 та 9. Через українські порти Ізмаїл та Рені Укрзалізниця взаємодіє з пан'європейським коридором №7 по річці Дунай. Розвиваються перевезення по міжнародному транспортному коридору ТРАСЕКА. Не дивно, що наявність такого транзитного потенціалу обумовлює пріоритетний розвиток транзитних перевезень вантажів. Враховуючи географічне положення України, транзитний вантажопотік направлений із Сходу на Захід.

Попередні п'ять років динаміка обсягів транзитних перевезень вантажів територією України мала позитивний характер. Обсяги транзиту за п'ятиріччя зросли майже на 30%, наблизившись у 2008 році до позначки в 70 млн. тонн. Це найбільший показник за роки існування Укрзалізниці. Спад ділової активності на світових ринках внаслідок світової фінансово-економічної кризи негативно позначився на економічних процесах у країнах СНД та Балтії, що призвело до падіння перевезень вантажів, у тому числі й транзитних, територією країни.

За підсумками 2009 року обсяг транзитних перевезень зменшився у порівнянні з тим же періодом 2008-го на 34,9% і склав 45,4 млн тонн. У структурі транзитного вантажопотоку переважає кам'яне вугілля, залізнична сировина, нафтопродукти, мінеральні добрива, чорні метали. Стратегічними партнерами Укрзалізниці в організації перевезень зовнішнь-торгівельних вантажів є залізниці Польщі, Словаччини, Чехії, Угорщини та Румунії.

Залучення додаткових обсягів перевезень вантажів у міжнародному сполученні в першу чергу залежить від проведення залізничними адміністраціями гнучкої збалансованої тарифної політики. Концепція встановлення узгодженої тарифної політики на залізничному транспорті повинна передбачати формування граничного рівня провізних плат на основі удосконалення бази залізничних тарифів, враховуючи особливості оподаткування та дотування.

Хочу зазначити, що в основу формування тарифної політики країн СНД закладено наступні принципи: стабільність рівня тарифних ставок упродовж року; єдина погоджена тарифна база, що забезпечує уніфіковану побудову; можливість зниження залізничною адміністрацією рівня оголошеного тарифу по своїй території, виходячи із своїх економічних інтересів; можливість погодження залізничними адміністраціями – учасниками Тарифної Угоди конкурентоспроможних наскрізних тарифних ставок.

На врахуванні цих принципів сформульовані паритетні конкурентоспроможні тарифні ставки по всьому шляху слідування вантажу. Для залучення вантажів у напрямку Європи з участю залізниць України Укрзалізницею на 2010 рік встановлені знижки до базових ставок тарифної політики на 2010 фрахтовий рік на перевезення залізної руди, окатишів (у розмірі до 45%), бурого та кам'яного вугілля (до 48%), метанолу – 49%, вантажів у великотоннажних контейнерах – 15 відсотків.

Окрім того, з метою залучення додаткових обсягів перевезень вантажів на дільниці європейської ширини колії Чоп – Дяково на 2010 рік Укрзалізниця встановила знижки до базових ставок тарифної політики у розмірі 50% на перевезення вантажів транзитом і на 70% на перевезення транзитних вантажів у складі організованих маршрутних поїздів (160 вісей або 1200 т).

Тарифні умови на перевезення транзитних ван-

тажів залізницями України є прозорими і однаковими для всіх власників вантажів та експедиторських організацій. Це свідчить про добросовісну конкуренцію на ринку транзитних транспортних послуг та конструктивний підхід до реалізації транспортного потенціалу залізниць країни.

В умовах фінансової кризи ми ставимо перед собою завдання із залучення додаткових перевезень у конкурентних сегментах транспортного ринку. У першу чергу це організація мультимодальних перевезень вантажів. Достатньо перспективною, на наш погляд, є організація перевезень товарів з Китаю в країни Західної Європи з використанням міжнародних транспортних коридорів, що пролягають територією України. Це пов'язано зі значною економією часу – поїзд долає таку відстань майже на два тижні швидше, ніж морське судно. Укрзалізниця бере активну участь у розробці технічних, технологічних та тарифних умов організації контейнерних поїздів із Китаю в країни Західної Європи та у зворотному напрямку.

Укрзалізниця спільно з Російською Федерацією та Казахстаном запровадила привабливі конкурентоспроможні тарифи на транзитні перевезення вантажів у великотоннажних контейнерах з Китаю через російські прикордонні переходи Забайкальськ, Гродеково, Наушки і казахстанський перехід Достик, що дало можливість залучити додатковий контейнеропотік до країн Західної Європи.

Ще одним комерційно привабливим сегментом транспортного ринку є організація контрейлерних перевезень. З 2003 року в Україні функціонують поїзди комбінованого транспорту “Вікінг” за маршрутом Іллічівськ (Україна) – Клайпеда (Литва) та “Ярослав” за маршрутом Луганськ–Київ–Славкув (Польща). Створення нових спільних проектів у цій сфері могло б стати значним кроком до збільшення переліку послуг, що надаються залізницями.

Безумовно, важливим складником транзиту є створення сучасних інформаційних транспортних систем, інтегрованих у національні та міжнародні митні мережі, що забезпечують електронний документообіг, контроль за переміщенням, введення державних і відомчих інформаційних баз.

Укрзалізниця спільно з залізницями Росії, Словаччини, Польщі, Угорщини, Німеччини, Білорусі уклала угоди про організацію електронного обміну інформацією. Це – перший крок до впровадження електронного документообігу і застосування електронних перевізних документів у міжнародному сполученні. Уже сьогодні завдяки інформаційному обміну електронними копіями перевізних документів попередній митний контроль може здійснюватися до ввезення вантажу на митну територію. Перспективи розвитку інформаційних технологій, як інструменту колективного користування, у взаємодії з іншими державами, а також у роботі з відправниками та одержувачами вантажів під час оформлення і підписання угод, здійснення розрахунків, Укрзалізниця розглядає через використання інтернет-засобів, веб-офісу та цифрового підпису.

Транзит, як процес переміщення вантажів, має складну багатопланову структуру, починаючи з дотримання правил техніки безпеки, екологічних та юридичних норм та цілого ряду міжнародних і внутрішньодержавних нормативних актів, закінчуючи технічною та технологічною сумісністю транспортних систем. Треба відзначити, що логістика для споживача та виробника складається не лише із залізничного тарифу. Це комплексна складова ціни продукту, що залежить від затрат по кожному елементу транспортування. Саме тому зниження чи підвищення залізничного тарифу не завжди впливає на комерційну привабливість маршруту. Дуже часто вартість перевалки на кордоні впливає на неї значно більше. Таким чином, формувати економічно виправдану логістику для власника вантажу необхідно у тісній співпраці зі всіма учасниками перевізного процесу.

На закінчення хочу відзначити, що існуючий потенціал залізниць України дозволяє нарощувати обсяги і формувати вантажопотоки по нових напрямках. Тому Укрзалізниця запрошує залізничних операторів і власників вантажів до взаємовигідної та конструктивної співпраці, здійснення спільних проектів.