

# Транспортом Схід-Захід-Схід”

## Перевізникам необхідно поглиблювати співпрацю

Начальник головного комерційного управління Укрзалізниці **Сергій Аленічев:**

– Унікальність географічного положення України та розвинута транспортна система є визначальними чинниками у формуванні країни як транзитної держави. Зрозуміло, що, крім технічних можливостей і вигідного географічного положення, транзитна держава, насамперед, повинна мати сприятливий нормативно-правовий клімат. У зв'язку з цим необхідно зупинитися на законодавчих актах України, що забезпечують свободу транзиту. Це, насамперед, Закони України “Про транзит вантажів” і “Про утвердження України як транзитної держави”, в основу яких покладені наступні принципи: спрощення процедури перетину кордонів транзитними вантажами; зняття будь-якого фінансового навантаження із транзитних вантажів; підвищення якості транспортування й застосування сучасних технологій перевезень.

Однак, крім законів, що визначають основні принципи, існує цілий ряд відомчих нормативних документів, що регулюють порядок їх реалізації. Треба сказати, що в деяких випадках ті чи інші відомства, прагнучи встановити прийнятну для себе технологію обробки транзитних або експортно-імпорتنних вантажів, не враховують специфіки залізничного транспорту. У зв'язку з цим Укрзалізниця проводить велику роботу з державними контролюючими органами та з Кабінетом Міністрів України. Зокрема, у минулому році з ініціативи Укрзалізниці на відкритому засіданні Уряду 16 грудня була прийнята низка рішень, спрямованих, насамперед, на збільшення обсягів транзитних перевезень та спрощення проходження вантажами митного контролю. А саме:

1. Постанова Кабінету Міністрів України “Про підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України”, яким встановлено проведення митного контролю вантажів при транзиті залізничним транспортом лише за перевізними документами і їхніми електронними копіями із зазначенням вартості товару. Крім того, цією постановою обмежена необхідність оформлення дозвільних документів при транзиті ряду вантажів, що підлягають карантинному контролю, а також небезпечних і отруйних речовин.

2. Розпорядження Кабінету Міністрів “Про надання залізницям України статусу митного перевізника”.

Реалізація цього розпорядження зніме додатковий фінансовий тягар із учасників транзиту.

У результаті надання залізницям статусу митного перевізника обсяги транзитних перевезень підакцизних вантажів і вантажів, для яких встановлені заходи гарантування, можуть зрости більше, ніж на 10 тис. вагонів на рік.

3. Розпорядження “Про підвищення ефективності транспортних зв'язків із Центральною Європою”

Реалізація цього проекту дозволить організувати пряме залізничне сполучення по колії шириною 1520 мм до Відня транзитом через Україну і Словаччину; істотно збільшити транзитні перевезення до Західної Європи та переорієнтувати їх з інших напрямків; знизити видатки і прискорити доставку вантажів за рахунок ліквідації перевантажувальних операцій на прикордонних станціях; удосконалити логістичні схеми транспортування вантажів між країнами Європи та СНД.

4. Розпорядження “Плану заходів із впровадження електронного документообігу при вантажних перевезеннях на залізничному транспорті України”.

Це розпорядження спрямоване на створення в Україні електронних перевізних документів і електронного документообігу у взаємодії між клієнтами й залізницею. Надалі це створить передумови для впровадження



електронного перевізного документа у міжнародному сполученні. Необхідно сказати, що однією з найважливіших умов забезпечення вільного транзиту вантажів, подальшого розвитку транспортно-експедиторської діяльності, а також збільшення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг є збереження вантажів. У якості ілюстрації можна навести кілька цифр: у 2006 р кількість задовільних претензій на відповідальність терміналів дорівнювала 10 (неякісне оформлення перевізних документів, часткове пошкодження вантажу та значні недостачі), у 2007 році їх кількість зменшилася до семи, а в 2008-2009 рр. не було жодної задовільненої претензії.

З метою захисту економічних інтересів учасників міжнародних перевезень Укрзалізниця веде постійну роботу із забезпечення збереження вантажів. Супровід цінних вантажів здійснюється відомчою воєнізованою охороною. З ініціативи Укрзалізниці внесені зміни в Угоду між залізничними адміністраціями держав-учасників Незалежних Держав і Республік Балтії про особливості застосування окремих норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення, щодо порядку розподілу відповідальності між інозалізницями за несхоронні перевезення та передачу вантажів у частині переважування вагонів з коштовними вантажами на прикордонних станціях. Розроблена та впроваджується автоматизована система контролю цілісності залізничних вагонів у русі, що забезпечує контроль за станом вантажів, які проходять окремі станції без зупинок. Обладнуються динамічними тензометричними вагами станції, розташовані на основних напрямках, що дозволяє контролювати стан безпеки перевезень та виявляти нестачі вантажів. Удосконалюється порядок пломбування вагонів, розробляються й уводяться нові модифікації запірно-пломбувальних пристроїв із додатковими ступенями захисту від несанкціонованого розкриття.

Велику роль в організації міжнародних перевезень відіграє й інформаційне забезпечення, і Укрзалізниця проводить масштабну роботу із впровадження сучасних інформаційних технологій. Уже сьогодні ми маємо інформаційний обмін електронними копіями перевізних документів з Росією та Білорусією. Ця інформація використовується в автоматизованих системах для формування звітності, планування оперативної роботи, проведення розрахунків. На жаль, аналогічного інформаційного обміну з нашими західними сусідами поки що немає. Підписано угоду про електронний обмін даними з МАВ Карго та ЗССК Карго, але інформація в тестовому режимі надходить тільки від МАВ Карго. Досі не підписана угода зі ЧФР Марфа, хоча Укрзалізниця неодноразово надсилає проект такої угоди. Треба сказати, що електронний обмін копіями перевізних документів, крім технологічних потреб залізниць, вирішує й проблему попереднього інформування про

ввезення вантажу на територію Євросоюзу, як того вимагає новий митний кодекс ЄС.

Необхідно також зазначити, що реформування залізниць країн ЄС не знайшло адекватного відображення у міжнародних договорах і угодах, що регулюють взаємовідношення залізниць при організації міжнародних перевезень. Насамперед, це стосується взаємодії із союмо створеними комерційними перевізниками. Укрзалізниця вже сьогодні має договори з 15 перевізниками, що бажають здійснювати перевезення вантажів через український кордон.

Реально з них працює тільки чотири. Перше, тому, що утворені на базі державних залізниць Карго всіляко перешкоджають доступу нових перевізників на цей ринок. По-друге, залізничні угоди країн СНД не мають правової основи для взаємодії. У результаті ми не можемо вести повноцінного планування перевезень, формувати повносоставні поїзди на кордоні, вести розрахунки за користування вагонами.

Актуальним залишається питання взаємодії з перевантажувальними терміналами. З однієї сторони відповідно до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення та ст. 909 Цивільного кодексу України сторонами договору перевезення вантажу є перевізник, відправник вантажу і вантажоодержувач. Що також відображено у статті 6 Єдиних правил до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів. У зв'язку з цим перевантаження, як складова частина договору перевезення, повинно бути виконане перевізником, оскільки в його обов'язок входить доставка вантажу в обумовлені договором термін та місце.

З іншого боку, сучасні тенденції розвитку транспортного ринку вимагають створення логістичних центрів для нагромадження вантажів, перевантаження їх з різних видів транспорту, митного оформлення, сортування й укрупнення партій із правами та обов'язками забезпечення збереження вантажів, безпеки руху, проведення розрахунків, участі в договорі перевезення в якості відправника або одержувача. Тому хочу звернутися до учасників наради із пропозицією обмінуватися інформацією про шляхи рішення проблемних питань, що виникають у кожній залізничній адміністрації або перевізника.

## Чому транзитні вантажі затримуються на кордоні?

Генеральний директор транспортно-експедиційної компанії “Західтранссервіс” **Анатолій Парфенюк:**

– Користуючись нагодою, хочу подякувати керівництву Львівської залізниці та Укрзалізниці за організацію сьогоднішньої наради. За 18 років існування незалежної України і Укрзалізниці це – перша нарада такого рівня. У наш непростий час на рахунок у оператора-перевізника кожен вагон, кожна тонна вантажу, кожна копія коштів. Сьогодні існує два пакети питань, що вимагають вирішення як на рівні Укрзалізниці,

так і міжвідомчому та законодавчому. Пропонуємо відмінити практику створення досильних відомостей на вагони, що вантажаться за надлишком. У підсумку все це підвищує розмір додаткових зборів за перевезення таких вантажів. Хотілося б, щоб Укрзалізниця переглянула збори при передачі вантажів на Євразієві стосовно повернення власних порожніх вагонів.

Наприклад, якщо вантаж перевантажується в євровагони у Чопі чи Батьово, порожні вагони слід повернути власнику. Ще одне проблемне питання – завантаження вагонів до 30 т. Сьогодні вантажі менше цієї ваги ідуть автотранспортом, тобто відбувається їх “вимивання” із залізничних перевезень. “Західтранссервіс” є власником парку великовантажних автомобілів. Вартість перевезення вантажу за маршрутом Чоп-Москва для автомобіля приблизно 2,100 тис. доларів. Та коли взяти вагон, завантажений на 30 т, то перевага буде на боці залізниці. Але для нормальної роботи нам потрібні узгоджені наскрізні тарифи. Тоді частина вантажів, які сьогодні перевозить автотранспорт, піде залізницею.

16 грудня 2009 року уряд на своєму виїзному засіданні надав залізниці статус єдиного митного перевізника. Минув місяць, але ця постанова уряду не виконується. Ще одне питання, що стосується відповідальності різних контролюючих органів за затримку доставки вантажу. Сьогодні вся відповідальність лягає на експедитора, навіть у тому випадку, якщо вага і номенклатура вантажу відповідає супровідним документам. Вважаю, що доцільно розділити цю відповідальність, у т.ч. і матеріальну, між контролюючими органами. Тоді докорінно зміниться ставлення до перевезення вантажів. Вважаю, що для вирішення цього питання Укрзалізниці треба вийти з відповідною ініціативою на Міністерство транспорту і зв'язку та Кабінет Міністрів України для розробки і прийняття відповідної міжвідомчої інструкції, підписаної всіма керівниками контролюючих служб, де було б чітко визначено ступінь відповідальності кожної з них.

Основним гальмом для просування транзиту є зарегульованість роботи контролюючих органів у центрі і на місцях. Сьогодні ми маємо Комплексну програму утвердження України як транзитної держави на 2002-2010 рр. Перед нарадою я це раз переглянув Закон України “Про транзит вантажів” та переконався, що сьогодні він майже не виконується. І це при тому, що ним передбачено збільшення обсягів транзитних вантажів на залізничному транспорті до 2010 року до 47 млн тонн. Але ж Укрзалізниця може перевезти вже сьогодні і 70 млн тонн вантажів. Ми маємо нормальний, абсолютно цивілізований закон про транзит, 6 стаття якого забороняє контролюючим органам вимагати від учасників транзиту будь-яку додаткову документацію крім тієї, що зазначена в першій частині цього закону. На практиці маємо зовсім інше – від нас вимагають купу документів і весь час ми повинні комусь щось доводити. Це важко назвати державним підходом: гальмується транзит – падає імідж України як транзитної держави.

Часто у гонитві за можливими порушеннями у нас зваяють вагони при вивантаженні, проводять чисельні перевірки. Дуже рідко знаходять щось суттєве, а часу на всі ці процедури іде чимало. Є випадки, коли вагони простоювали в очікуванні оригіналу карантинного дозволу, який був відправлений поштою. Непоодинокі випадки, коли замість застосування міжнародних правил, які діють при виявленні надлишку вантажу, використовуються внутрішні митні правила, хоча вантаж іде через Україну транзитом.

Нас карають за надання недостовірних даних митним органам, надлишок вантажу вилучається, хоча цей вантаж не наш. У підсумку виходить, що кожен контролюючий орган орієнтований на те, щоб знайти хоч якесь порушення, затримати, конфіскувати, доки хтось із Києва не дасть відповідної команди.

(Закінчення на 7 стор.)

Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО