

“Міжнародні перевезення залізничним транспортом Схід-Захід-Схід”

(Продовження. Поч. на 2-3 стор.)

В.о. директора державного підприємства “Ліски” Віктор Петров:

– Український державний центр транспортного сервісу “Ліски” створений у 1995 році як структурний підрозділ Укрзалізниці, щоправда упродовж 2008-2009 рр. були спроби перепідпорядкувати наше підприємство Мінтрансу. Слава Богу вони не вдалися і сьогодні ми продовжуємо працювати у складі Укрзалізниці. Наш центр має розгорнуту мережу терміналів на території України та переробну дільницю на станції Чоп. На базі терміналів крок за кроком створюються вантажні митні пункти та логістичні центри. Ми виконуємо доставку контейнерів залізничним транспортом та організацію митного оформлення вантажів, їх зберігання і багато іншого.

Центр “Ліски” має статус митного перевізника. Ми маємо можливість перевозити як контейнери, так і контрейнери, для цього у нас є спеціалізований рухомий склад. Маємо 738 вагонів – автомобілевозів для перевезення легкових авто, парк великотоннажних контейнерів (біля 4 тис.), 400 сорокафутових контейнерів та власне автомобільне господарство, яке доставляє вантажі “від дверей до дверей”. Налагоджено технологію, яка дозволяє гарантувати доставку вантажу в чітко обумовлений час.

Начальник Чопської митниці Йосиф Штобля:

– Хотів би підкреслити, що головна позиція митної служби полягає у прискоренні обробки вантажів, транспортних засобів та пасажиропотоків. У ході конференції прозвучало декілька зауважень на адресу митниці. Я згоден з тим, що часом виникають проблеми під час ввезення транзитних вантажів та експорту товарів із митної території України. Однак, аналізуючи причини, що призводять до затримок та повернення вагонів із вантажами, ми виявляємо інвойси невідомого походження, невідповідності у кодах, неправильне декларування маси вантажу, неправильно викладену в супровідній документації кількість вантажів та документи, що фактично не відповідають наявному вантажу. Звичайно, не моя компетенція – приймати рішення щодо коригування чинного законодавства, але воно вимагає від мене та моїх підлеглих відповідного реагування.

Наведу лише один приклад – приблизно рік тому на територію України зі Словаччини прибув транзитний вантаж, задекларований словаками на суму 12 млн євро. З незрозумілих причин нам були подані документи, які вказували вартість вантажу – 60 тис. доларів. За правилами в такому випадку призначається перевірка, під час якої російська фірма, якій був адресований вантаж, повідомила митній службі Російської Федерації, що не уклала такої угоди, отже, вантаж їй не належить. А зі Словаччини надійшла відповідь, що обладнання законна і на неї є відповідний контракт. Виникло питання – за яким документом митна служба повинна оформляти транзит вантажу? З’ясування всіх обставин справи стало причиною тримісячного простою вагонів. Зрештою із Російської Федерації надіслали інвойс на 12 млн євро і в той же день вантаж було відправлено адресату.

Хочу підкреслити, що сьогодні всі питання вирішуються митницею в режимі реального часу. І всі дії Чопської митниці скеровані на розвиток діяльності вантажоперевізників. У разі виникнення якихось зволікань у роботі

наших працівників прошу звертатися безпосередньо до мене як до керівника. І ще одне суттєве зауваження – якщо вага вантажу виявляється меншою від задекларованої, ми його пропускаємо і складаємо відповідний акт. А от, якщо вага транзитного вантажу суттєво більша за вказану в супровідних документах, це розцінюється, як спроба залишити на території України частину цього вантажу. На жаль, такі випадки непоодинокі. Ще одна категорія порушень – спроби перевезти за кордон через територію України незадекларовані вантажі. Нагадаю відомий багатьом випадок, коли угорська охорона затримала на своїй території вантаж із Росії і знайшла у ньому 500 ящиків контрабандних сигарет. Незважаючи на те, що вантаж слідував через нашу митницю транзитом із Росії, у чопських митників були проблеми, хоча акцизні марки на контрабандних сигаретах були російськими.

Ось ще одна цифра – упродовж минулого року, незважаючи на спад обсягів перевезень, ми вилучили 500 тис. пачок сигарет. Митникам часто висувують претензії у надмірній активності, але із власного досвіду добре знаю – варто лише знизити інтенсивність перевірок, як одразу зростає кількість спроб перевезення через кордон контрабандних сигарет. І коли ця контрабанда виявляється митними службами сусідніх держав, до нас одразу виникають серйозні запитання. Про ефективність роботи нашої служби може свідчити така цифра – наша служба затримала контрабанди у 2,5 рази більше, ніж митно-фінансова охорона Угорщини та Словаччини.

Я цілком підтримую ідею попереднього інформування митних органів про вантажі, що слідує залізничним транспортом через територію України. Така система декількома роками успішно функціонує у США і довела свою високу ефективність. Адже за цей час відповідна служба може провести аналіз інформації, опрацювати можливі ризики та визначитися з подальшими діями.

Заступник директора Департаменту охорони державного кордону державної прикордонної служби України Олександр Биньковський:

– Хотілося б зупинитися на аспекті, що, безумовно, хвилює всіх перевізників вантажів. 5 листопада 2009 року прийнято Закон України про прикордонний контроль. У законі є суттєві зміни, що стосуються перевізників вантажів. Одна з головних новацій полягає в тому, що керівники митних та прикордонних органів на місцях мають право приймати відповідні рішення своєю владою, не звертаючись до Києва. Вважаю, що сьогодні це дуже актуально. По друге, ми завжди намагаємося підтримати міжнародного перевізника і виступаємо з ініціативами до уряду стосовно нормалізації та прискорення обробки вантажів у портах та пунктах перетину кордону. Безумовно, потрібно вносити зміни в технологічні схеми роботи прикордонного та митного контролю щодо перевізників вантажів.

Вважаю, що одним із основних питань спільної роботи перевізників та контролюючих служб є питання довіри. Не секрет, що прикордонники та митники працюють на основі аналізу ступеню ризиків. Якщо перевізники чи державні організації, що здійснюють міжнародні перевезення, мінімізують ступінь ризику порушень і таких фактів немає, і це підтверджують наші сусіди, такий імідж, безумовно, впливає на ставлення до них прикордонників та митників. Як наслідок – вони працюють оперативніше та не проявляють зайвої підозрливості.

Спільна заява учасників конференції “Міжнародні перевезення залізничним транспортом Схід – Захід – Схід”

28.01.2010 р. м.Чоп

Керівники залізничних організацій Словачької Республіки, Австрії, Угорської Республіки, Румунії та України, керівники і представники експедиційних організацій, державних органів України, державних контролюючих органів України, перевантажувальних терміналів, зустрівшись 28 січня 2010 року у місті Чопі на запрошення генерального директора Державної адміністрації залізничного транспорту, шляхом проведення прямого діалогу між учасниками засідання, у конструктивній атмосфері предметно і змістовно обговорили стан і перспективи перевезень вантажів, підкреслили важливість стосунків у галузі залізничного транспорту для забезпечення постійного розвитку економіки держав і у цьому контексті дали високу оцінку рівню співпраці у цій сфері.

Керівники залізничних організацій Словачької Республіки, Угорської Республіки, Румунії та України, виходячи з важливої ролі транспортної системи у соціально-економічному розвитку держав, визнаючи необхідність збереження і розвитку виробничої і науково-технічної кооперації підприємств транспортно-дорожнього комплексу, беручи до уваги необхідність надання нового імпульсу розвитку стосунків з усіх питань використання транспортної інфраструктури, що об’єднує Словачьку Республіку, Угорську Республіку, Румунію та Україну, враховуючи положення чинних міжнародних угод між Словачькою Республікою, Угорською Республікою, Румунією та Україною, а також міжнародні зобов’язання своїх держав, визначили наступні пріоритетні напрямки співпраці у галузі залізничного транспорту на найближчу перспективу:

1. Враховуючи розвиток технологій і процесів глобалізації держав світу, в подальшому важливо сприяти формуванню розгалуженої та ефективної транспортної мережі, її інтеграції у євразійську систему господарювання.

2. З метою підвищення транзитної привабливості держав на регулярній основі вживати заходів для підвищення критеріїв якості надання транспортних послуг, збереження вантажів та рухомого складу, гарантування безпеки та екологічності перевезень.

3. З метою залучення вантажопотоків для перевезень у напрямку Європа–Азія з використанням інфраструктури міжнародних транспортних коридорів сприяти забезпеченню відкритого співробітництва з власниками, відправниками та одержувачами вантажів, залізничними перевізниками, експедиторами, терміналами.

Надавати пріоритетне значення роботам із залучення інвестицій та передового досвіду інших країн світу, міжнародних фінансових організацій та Європейського Союзу з питань розвитку транспортного сектора.

4. У рамках реалізації загальних програм у торгово-економічній сфері, а також поліпшення розвитку товарно-виробничих і комунікаційних зв’язків, проаналізувати і визначити шляхи розв’язання проблемних питань, що перешкоджають збільшенню швидкості доставки вантажів та зменшенню вартості їх перевезень. У подальшій роботі розповсюдити на паритетній взаємовигідній основі узгоджені наскрізні тарифи на перевезення основних видів вантажів у міжнародному сполученні.

5. Ініціювати розгляд питань:

– стосовно необхідності попереднього, чіткого планування вантажних перевезень, а також можливості спрощення митного оформлення та інших видів контролю, спрощення візового режиму при перетині кордону для робочого персоналу, введення механізму державно-приватного партнерства у розвитку транзитної привабливості прикордонних транспортних вузлів у перевезеннях Захід–Схід;

– спрощення стандартів документів, необхідних для оформлення передачі вантажів через кордони;

– погодження графіку роботи агентів, що працюють на прикордонних станціях, з метою приведення до відповідності з графіком руху поїздів;

У цьому контексті організувати обмін досвідом роботи з компетентними органами із обов’язкового впровадження електронної обробки даних та попереднього обміну електронною інформацією про вантажі, що знаходяться на підходах до державного кордону.

6. Визнати, що на сьогодні особливе значення має розвиток мультимодальних перевезень, які відіграють дедалі більшу роль у забезпеченні надання високоякісних послуг.

Удосконалити організацію транспортного процесу за рахунок розвитку логістичних та накопичувально-розподільних центрів. У зв’язку з цим необхідно продовжити реалізацію заходів зі створення мережі вантажних митних комплексів – логістичних центрів (терміналів) із урахуванням необхідності надання цими центрами всього спектру послуг: навантаження/вивантаження, складські послуги, логістика перевезень, організація доставки вантажів “від дверей до дверей” тощо.

7. В умовах виходу зі світової фінансової кризи приділяти особливу увагу чіткій організації взаємодії залізничних підприємств у сфері забезпечення оптимальних транспортних умов та проведення узгодженої транспортної політики в галузі експлуатації міжнародних транспортних коридорів із урахуванням необхідності залучення до цього спектру послуг ведучих і нових європейських операторів залізничних перевезень.

Учасники наради одностайно підтримали пропозицію заступника генерального директора Укрзалізниці про необхідність проведення щорічної спільної наради керівників залізничних організацій, експедиторів, державних органів України, державних контролюючих органів України, керівників транспортних терміналів.

ЗАСНОВНИКИ: управління Львівської залізниці та дорпрофсоюз Ресстраційне свідчення 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 36 785. Замовлення 166. Зверстано у комп’ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”. Комп’ютерна верстка Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15. Склад редакційної колегії: Ігор Парашак, 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. <i>Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.</i>
--	--	--	--	---