

112 кілометрів за вигідним тарифом

На початку грудня в інформаційно-методичному бюро Львівської залізниці відбулася XVI Міжнародна тарифна конференція СУР щодо Словацько-Польсько-Українсько-Румунського вантажного тарифу для перевезень повагонних відправлень колією 1435 мм. Основна мета заходу стосувалася розгляду питань тарифної політики на 2012 рік.

Учасників конференції від керівництва Львівської залізниці привітав начальник служби зовнішніх зв'язків Микола Олексин.

Під час конференції делегати озвучили інформацію про обсяги перевезень вантажів сполученнями між залізницями Польщі, Словаччини, України, Румунії та обговорили тарифи СУР на 2012 рік. За коментарями з приводу роботи та результатів конференції кореспондент "Львівського залізничника" звернувся до представників української делегації.

Клієнт повинен мати повну інформацію про тарифи СУР

Ольга Закалата, заступник начальника фінансово-економічного управління Укрзалізниці:

— У 2002 році була підписана угода між Словаччиною, Польщею, Румунією та Україною, яка стосувалася перевезення вантажів колією 1435 мм. Це лише 112 км шляху між станціями Чоп і Дяково. Вантажі йдуть транзитом через територію України. З підписанням угоди клієнти отримали мож-



30%. До речі, ця пропозиція діє з 2009 р.

Наше завдання – максимально донести інформацію про тарифні знижки та умови їх надання до клієнтів, які працюють у країнах – учасниках тарифної угоди СУР. На сьогодні далеко не всі клієнти про це знають. Справа в тому, що у наших сусідів кожен перевізник надає якісь комерційні знижки на перевезення. Специфіка перевезень за тарифами СУР полягає у тому, що на території кожної країни діють її тарифи. Тому вартість перевезення вантажу складається з їх суми. Наприклад, клієнт, що перевозить вантаж зі Словаччини до Румунії, під час прийняття рішення про перевезення повинен мати повну інформацію про діючі тарифи на території всіх учасників угоди СУР. Особисто я вважаю, що умови, які надає Укрзалізниця на своїй території, більш

кою доходив майже до мільйона тонн, що давало Львівській залізниці приблизно 3 млн грн місячного доходу. І все це за те, що локомотив із нашою локомотивною бригадою транспортував транзитні вантажі нашою територією. Зміни у тарифній політиці, на жаль, призвели до подальшого падіння обсягів і на сьогоднішній нараді було озвучено такі цифри: впродовж 10 місяців у бік Румунії ми назбирали лише 15 тис. тонн вантажів.

Зараз Укрзалізниця прийняла рішення про надання 30% знижки. Щоправда, тут існує одна деталь – знижка буде застосовуватися, якщо експедитор і відповідальний перевізник платять нам за поїзд у 160 осей (40 вагонів), або вага поїзда нетто становитиме 1 тис. тонн. Якщо він буде хоча б на один вагон меншим, ми не маємо права за-

ще 2 години. Нам вдалося домовитися з митницею про попереднє інформування про характер вантажу, щоб на момент його прибуття з Чопа до Дяково митники встигли обробити свої документи на випуск і залишилося б лише перевірити кількість та фактуру вантажу. З часом ми дійшли згоди з митницею про передачу інформації про вантажі на електронних носіях. Як результат – знову певний виграв у часі. Однак проблеми залишилися.

Зокрема, на сьогоднішній нараді наші партнери з Польщі та Словаччини повідомили, що через обов'язковий митний контроль вантажу на території України вони втрачають додатковий час, адже сьогодні ці країни на території Єврозону провозять вантажі без митного оформлення, фактично між ними нема кордону.

Сьогодні Львівська залізниця має вісім угод, що стосуються евроколії, укладених на рік. Ми отримали від Укрзалізниці повноваження укласти угоди з експедиторами і здійснювати розрахунки прямо на Львівській залізниці. Всі вони проводяться в єдиному технологічному центрі обробки документів. Процес комп'ютеризовано, що економить чимало часу і це зручно вантажовідправникам.

Інструменти боротьби з економічною кризою

Учасники конференції констатували зменшення обсягів перевезень на напрямках Чоп-Дяково і Дяково-Чоп у порівнянні з аналогічним періодом минулого року. Це пов'язане із затяжним виходом світової



ливості перевозити свій вантаж по одному документу без переоформлення та перевантаження у вагони з широкою колією на усьому шляху перевезення. Сьогодні цією дільницею перевозиться до 25 тис. тонн на рік. Щоправда, так було не завжди. Такий обсяг більш-менш стабілізувався з 2008 р., а до того він був набагато більшим. Для України ця дільниця має важливе значення, бо вона спеціально призначена для перевезення вантажів, що йдуть через нашу територію транзитом.

На цій нараді для залучення додаткових обсягів перевезень Укрзалізниця запропонувала нашим партнерам пільгові тарифи із значними знижками для групових перевезень вантажів цією дільницею.

Ольга Ковальчук, начальник відділу міжнародних тарифів Головного комерційного управління Укрзалізниці:

— Ми запропонували 30-відсоткову тарифну знижку для організованих вантажних перевезень. Вона діє за умови, якщо вантажний поїзд нараховує 160 осей або має вагу 1 тис. тонн. При цьому діє ще знижка від 30 до 50 відсотків, яка розраховується у залежності від роду вантажу. Наприклад, при перевезенні вугілля організованим маршрутним поїздом до загальної знижки додається ще

прозорі та зрозумілі. Сьогоднішня нарада, окрім обговорення пропозицій країн-учасниць, дає нашій делегації інформацію про те, що відбувається у наших сусідів та про їхні тарифи. Наприклад, до нашого управління часто звертаються експедитори з країн СНД за інформацією про діючі тарифи в країнах Східної Європи, бо, скажімо, в Російській Федерації та Білорусі нема таких тарифних спілок.

Шкірка варта вичинки

Василь Петрушевич, начальник служби комерційної роботи та маркетингу Львівської залізниці:

— Протяжність колії шириною 1435 мм, що з'єднує Чоп зі станцією Дяково, всього 112 км. Може виникнути питання – багато це чи мало? Та найперше це – наша робота, яка дає Львівській залізниці дохід. Перевезення вантажів навіть на невелику відстань при значних обсягах завжди дає позитивний результат. Адже саме цією гілкою територією України рухається транзитний вантажний потік з Польщі до Словаччини, у Румунію та у зворотному напрямку з Румунії до Словаччини й Польщі. У 2004–2006 рр. обсяг наших річних перевезень цією залізничною гіл-

стосувати знижку і вантаж піде за повним тарифом. Далеко не завжди можна назбирати впродовж одного дня від різних компаній із Польщі та Словаччини поїзд такої ваги. За нинішніх обсягів перевезень його довелось б нагромаджувати майже тиждень. Ясно, що жоден відправник та отримувач не пристане на такі умови, адже за кожен день простою вагона треба платити. Є ще багато нюансів, які треба додатково врахувати, наприклад, введення фінансової гарантії на транзитні вантажі.

Звичайно, за кілька років навіть за такої складної ситуації нам вдалося досягти значних змін. Наприклад, у пік завантаженості у 2004 р. вагон зі Словаччини чи Румунії знаходився на території України приблизно 24 години. Керівництво Укрзалізниці поставило перед нами завдання зменшити цей термін у два рази. При цьому весь технологічний цикл було розбито на окремі сегменти. Виявилось, що втрати часу на отримання необхідних дозволів від всіх контролюючих органів на території України вимагали до 8 годин. Ще близько чотирьох годин поїзд був у русі на дільниці від Чопа до Дяково. Швидкість була меншою за 40 км/год через незадовільний стан колії. У Дяково поїзні документи оброблялися

економіки із фінансово-економічної кризи. Проаналізувавши статистику обсягів перевезень вантажів у залізничному сполученні між Польщею, Словаччиною, Україною та Румунією, учасники конференції визнали за необхідне активізувати роботу із залучення додаткових обсягів перевезень, оскільки застосування тарифу СУР дозволяє значною мірою полегшити вибір оптимального маршруту перевезення й підвищити сервіс послуг для відправників вантажу.

Саме для поживлення цього процесу Укрзалізниця провела роботу, спрямовану на тарифне стимулювання, встановивши на 2012 рік знижку в розмірі 30% на перевезення транзитних вантажів у складі організованих маршрутних поїздів на ділянці Чоп-Дяково із додатковим застосуванням понижувальних коефіцієнтів на певні види вантажів. Сприятиме поглибленню співпраці й те, що закордонні партнери – ЧФР Марфа й ПКП Карго – зберегли тарифні ставки на перевезення вантажів на рівні попереднього року і не змінили рівня чинних додаткових зборів.

Спілкувався і записав
Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото Юрія ЮХНИЦЬКОГО