

Тези доповіді на
засіданні комітету ТППУ

*«Поглиблення економічних зв'язків прикордонних областей України з
країнами ЄС в транспортній сфері»
Шановні панове!*

*Насамперед хочу висловити щиру вдячність керівництву
торгово-промислової палати України за послідовність, підтримку та
готовність до ґрунтовного розгляду на засіданні Комітету підприємців
базових галузей промисловості проблемних питань в транспортному
комплексі західних регіонів України, особливо залізничному.
Обговорення такого актуального питання, як поглиблення
економічних зв'язків прикордонних областей України з країнами ЄС в
транспортній сфері, дає можливість не тільки предметно розглянути
проблемні питання, окреслити з цього приводу позицію членів
комітету, керівників транспортних компаній, громадських об'єднань
та асоціацій, представників органів державної виконавчої влади,
науковців та експертів, а й винайти реальні механізми забезпечення
діалогу та взаємодії суспільства і влади, ділових і політичних структур
в інтересах гармонійного розвитку регіонів, від ефективності розвитку
і функціонування яких залежить успішність реалізації соціально-
економічної політики України в цілому на шляху до європейської
інтеграції. Також, мушу констатувати й той незаперечний факт, що
упродовж ряду років з боку торгово-промислової палати України, її
регіональних структур ми відчуваємо постійне розуміння й підтримку в
питаннях, що стосуються транспортно-експедиційної діяльності та
розвитку конкурентного середовища на транспортному ринку України.*

*Спостерігаючи стрімку втрату позицій України як транзитної
держави на ринку міжнародних залізничних перевезень та ринку
транспортно-експедиторських і термінальних послуг на західних кордонах
України та базуючись на настановах **Резолюції засідання комітету
підприємців базових галузей промисловості при ТПП України від 26***

листопада 2008 року з питання «Проблеми подальшого розвитку транспортної галузі та шляхи їх вирішення», лейтмотивом якої зазначалось, що перехід на інвестиційно-інноваційний етап розвитку економіки, вступ до СОТ, набуття асоційованого членства у Європейському Союзі вимагає розвитку транспорту на якісно новій основі, в листопаді минулого року Асоціація «Європейська спілка транспортників України», наполегливо намагаючись спільними зусиллями привернути увагу до проблем в транспортному комплексі на західних кордонах України, *звернулась до обласних рад західного регіону України* - Закарпатської, Львівської, Івано-Франківської, Чернівецької, Волинської, Рівненської областей з проектом Звернення до вищих керівників країни *щодо їх підтримки* в питаннях предметного *розгляду проблемних питань*, що накопичувалися роками і, під час світової фінансово-економічної кризи ще більш загострилися.

На пленарному засіданні Закарпатської обласної ради, яке відбулося 5 листопада 2009 року було прийнято Рішення про Звернення депутатського корпусу Закарпатської обласної ради до центральних органів державної влади. При цьому, ці пропозиції обговорювалися членами комісії з питань бюджету Закарпатської обласної ради та керівниками західних областей безпосередньо на робочих зустрічах і, як результат, депутатський корпус Волинської обласної ради рішенням від 24 грудня 2009 року та Рівненської обласної ради рішенням від 8 грудня 2009 року, підтримуючи депутатів Закарпатської обласної ради, також, звернулись до керівників держави.

Однак Міністерством транспорту та зв'язку України на відповідні доручення Кабінету Міністрів України від 26 листопада 2009 року № 65500/1/1-09 та Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та зв'язку від 02.12.2009 № 04-36/11-526, замість предметного розгляду наданих пропозицій та спільного відпрацювання з органами виконавчої влади шляхів їх вирішення, надіслано

Закарпатській обласній раді формальну відписку листом, в якому висловлено повне ігнорування пропозицій депутатів обласних рад трьох західних областей України. Не в кращій спосіб відреагувало керівництво Укрзалізниці на це звернення.

Небажання керівників галузевих органів виконавчої влади прислухатися до голосу депутатського корпусу та професійних громадських об'єднань щодо катастрофічного стану справ у залізничному господарстві західних областей України – галузі, що для багатьох західноукраїнських міст і селищ з населенням майже 7,5 млн. чол., є головним (або принаймні значним) роботодавцем та джерелом надходжень до бюджету, спонукала Закарпатську обласну державну адміністрацію повторно звернутись в серпні поточного року до Президента України Януковича Віктора Федоровича з проханням втрутитися в цю ситуацію і покласти нарешті край проведенню керівниками транспортної галузі антиукраїнського курсу стосовно використання потужностей транспортної інфраструктури прикордонних територій України та безпрецедентної втрати позицій України як транзитної держави. Ось чому Асоціацією та комітетом ТПП було проініційовано розгляд даного питання за участю такого широкого представництва, яке зібралось на засіданні комітету.

Сьогодні транспортний сектор економіки України в цілому задовольняє лише базові потреби економіки та населення у перевезеннях. Рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам, а розвиток українських залізниць суттєво відстає від розвитку залізниць країн Євросоюзу та Росії і потребує вирішення багатьох питань, в тому числі, і подолання перешкод, які стоять на шляхах проведення ринкових перетворень на залізничному транспорті, прискорення темпів європейської інтеграції, налагодження більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищення

конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг.

Аналіз останніх 5-ти років роботи Державного підприємства «Укрзалізниця» показав повну відсутність механізмів до забезпечення подальшого розвитку залізничного транспорту, удосконалення нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, невідповідність його організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки країни, недостатню прозорість фінансової діяльності, недосконалість роботи по збільшенню обсягів перевезень вантажів, особливо по міжнародному транспортному коридору №5 (Критський). МТК№5 проходить по території Італії, Словенії, Угорщині, Словачії і Україні і являється важливою транспортною артерією Європи, особливо у теперішній час коли між державами-учасницями МТК №5 досягнута домовленість про подовження коридору на захід (на Францію, Іспанію, Португалію) і на схід (через Москву до Японії і Кореї, через Харків, Пензу, Казахстан до Китаю, через Дніпропетровськ, Волгоград до Ірану і Індії).

Опитування транспортних компаній Європи показав неприпустимі у подальшому методи в організації перевізних процесів, коли деякі керівники транспортних відомств дозволяють собі виконувати свої службові обов'язки не належним чином, допускаючи ряд порушень, у тому числі і кримінальні, що значимо ускладнює організаційну роботу та гальмує перевізний процес в цілому. *Відсутність відповідальності перед партнерами в частині прогнозованості системи тарифів на послуги залізничного транспорту, схоронності вантажів, термінів доставки, технічного і комерційного стану рухомого складу створює несприятливі умови для залучення інвестицій необхідних для оновлення та модернізацію виробничо-технічної бази залізниць, а невиконання програмних методів по розвитку вантажного парку вагонів взагалі приводить до їх дефіциту.* Ігнорується прогресивний досвід залізниць

Євросоюзу та інших країн у формуванні ринку транспортних послуг та підвищенні рівня конкурентоспроможності операторських і транспортно-експедиторських компаній, що здійснюють перевезення за транзитними напрямками та в рамках міжнародних транспортних коридорів. Все це суттєво гальмує інтеграцію транспортного комплексу України до європейської і світової транспортної системи.

Відрядно, що саме чинний уряд розуміючи те, що транспорт, як інфраструктурна галузь, має розвиватися випереджальними темпами, з метою сприяння швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі у міжнародному поділі праці, 20 жовтня затвердив “Транспортну стратегію України на період до 2020 року”, на основі якої передбачається розробка низки цільових державних програм розвитку з визначенням конкретних джерел фінансування. Метою документа є модернізація транспортних підприємств, оновлення парку рухомого складу на всіх напрямках роботи галузі.

Транспортною стратегією також передбачається, що в період 2009 - 2012 років середньорічні темпи збільшення обсягів вантажних перевезень становитимуть 3,7 %. Цей період вимагатиме підтримки транспортного сектору з проведенням ефективної тарифної, податкової політики та залученням інвестицій. У посткризовий період (2013 - 2020 роки) очікувані середньорічні темпи приросту вантажних перевезень мають досягнути 6,3 %. Очікується, що у 2020 році обсяги перевезення вантажів збільшаться порівняно з 2008 роком на 43,1%.

В той же час, зрозуміло, що реалізація Транспортної стратегії розрахована на довгострокову перспективу і, з огляду на особливу важливість транспортного сектору для суспільства та економіки, це буде складний процес, який з метою забезпечення досягнення очікуваних результатів потребує ґрунтовного моніторингу та постійного контролю.

Тому, виходячи з амбіційних, в хорошому сенсі, завдань Транспортної стратегії, вбачаємо за необхідне об'єднання зусиль всіх

учасників транспортного ринку в напрямку створення стабільної економічно ефективної системи вантажного транспорту та логістики, підвищення конкурентоспроможності, якості та безпеки перевезень, оптимального використання ресурсів, задоволення потреб зовнішньої торгівлі, з тим, щоб товари перевозилися вільно, швидко, надійно та ефективно, з найменшим впливом на довкілля та інших користувачів транспорту.

У зв'язку з чим, пропонуємо з метою активізації та підтримки торгового діалогу між прикордонними областями України з країнами ЄС, подальшого розвитку транспортних зв'язків, серед яких пріоритетним залишається залізничний транспорт, *створення міжрегіонального постійно діючого Форуму з питань прикордонної транспортної політики України з країнами ЄС* за участю представників урядових структур, територіальних громад, громадських об'єднань, профільних наукових закладів та ведучих транспортних компаній, що сприятиме зміцненню взаємодії та співпраці між суміжними з прикордонними областями України залізницями країн ЄС, перевізниками, операторськими і транспортно-експедиторськими компаніями *на основі взаємної партнерської відповідальності за надання клієнтам якісних конкурентоздатних транспортних послуг і за ефективне використання провізних і пропускових спроможностей залізниць шляхом регулярного ділового спілкування для спільного вирішення проблем. Функціонування даного Форуму пропонуємо здійснювати під патронатом Мінтрансу України та ТПП України.*

Сферу розширення співробітництва з міжнародними організаціями з питань підвищення ефективності функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів в частині модернізації інфраструктури, усунення існуючих бар'єрів на шляху просування вантажів, полегшення перетину кордонів залізничним транспортом можливо реалізувати в разі прийняття відповідної Постанови Кабінету Міністрів щодо створення

на прикордонних територіях суміжних держав Дирекції (Агентства) 5-го МТК в форматі дорадчого органу Кабінету Міністрів України.

Діяльність такого координуючого органу дозволить активізувати реалізацію таких проектів, як створення міжнародного транспортно-логістичного центру в м.Чопі та товарної біржі на кордоні з ЄС на базі проектів розроблених асоціацією «Європейська спілка транспортників України» з відповідним включенням їх до галузевих державних програм розвитку.

Запровадження спільного контролю в пунктах пропуску через державний кордон товарів і транспортних засобів, впровадження міжнародних стандартів оформлення документів, що використовуються митними органами для здійснення митних процедур шляхом укладання міжурядової угоди, створення у пунктах пропуску через державний кордон умов для електронного обміну інформацією про переміщення товарів та транспортних засобів з використанням вступу України до КОТІФ також повинні стати ефективним інструментом активізації товарообмінних операцій між країнами ЄС і СНД та арсеналом здобутків майбутньої Дирекції.

Підписання і ратифікація прийнятої в 2007 році Конвенції ООН за процедурою міжнародного митного транзиту, в якій *визнання накладної СМГС в якості митного документу* дозволяє здійснювати перевезення вантажів без переоформлення перевізних документів на шляху слідування та *розширення сфери застосування уніфікованої накладної ЦИМ/СМГС в міжнародному сполученні*, особливо у напрямі Казахстану, Китаю і Монголії *без сумніву суттєво вплине* на скорочення часу проходження кордонів залізничним транспортом .

Щиро сподіваємось, що розпочата керівництвом Держмитслужби реформа митної служби «Обличчям до людей», на базі аналізу та консультацій з бізнесом щодо значного спрощення процедур в роботі митниці згідно чіткого плану по кожному заходу, докорінним чином змінить ситуацію на ринку міжнародних залізничних перевезень на користь України.

Відомо, що найбільша конкуренція у сфері залізничного транзиту через західні регіони існує з боку Білорусії. Останніми роками залізничний транзит через Білорусь зріс до 50,6 млн.т на рік, перевищивши в два рази сухопутний транзит України. Причому лівова частка цього вантажопотоку йде через один прикордонний перехід - Брест. Ситуація з Білоруссю показує, що до наших сусідів перейшло багато тих вантажопотоків, які раніше прямували через західні кордони України. Переорієнтація транзиту з Балканських країн через Білорусь в обхід України несе прямі втрати для міжнародного транспортного коридору №5, у якого апріорі не повинно бути конкурентних маршрутів при перевезеннях вантажів з країн Південної Європи. До того ж, існують постійні намагання з боку європейських залізниць завантажувати різного роду вантажі, що слідують в напрямку країн СНД, в тому числі і негабаритні, на вагони колії СНГ 1520мм на своїй території, находячи в цьому повну підтримку Укрзалізниці. Так, доставка вантажу до кордону ЄС здійснюється автомобільним транспортом, тому що перевезення негабариту інозалізницями дуже проблематичне і вартісне. Однак, головним недоліком такої схеми є те, що збільшується розрив між європейськими нормами та нашими технічними умовами навантаження та кріплення. Європейська практика зводить до мінімуму використання традиційних матеріалів для кріплення вантажу (деревина, метал, цвяхи, дріт ...) замінюючи їх на синтетичні (шпагати, шпоніфери, ремні, натяжні пристрої). Європейські залізничники не вміють і не хочуть працювати з нашими традиційними матеріалами, як того вимагають технічні умови. Кількість кріплення європейці постійно зменшують, а наші правила (розміщення та кріплення), що є додатком до СМГС - навпаки, навіть трохи збільшили кількість матеріалів з одночасним збільшенням вимог до них. Недоліком перевантажувальних терміналів за кордоном є не тільки відсутність використання необхідних матеріалів, а й невміння працювати по правилам СМГС, для чого наші залізничники постійно виїжджають до

них, що веде до затримки перевезень, не враховуючи затримок, які виникають у зв'язку із нестабільною ситуацією з подачею вагонів під навантаження за кордоном. До того ж, в наслідок завантаження та пломбування вагонів на територіях сусідніх з Україною держав, фактично унеможлиблюється митний, карантинний та екологічний догляд вантажу, який слідує територією України. Це дає всі підстави для контрабандних дій, використання неправдивих даних по номенклатурі, вазі, якості та безпеці вантажу, а також сприяє неефективному використанню українських термінальних потужностей, які сьогодні на 80% простоюють. При цьому виникає реальна загроза економічній та екологічній безпеці України.

Ось чому, на наше небрекання, в ряд першочергових завдань Укрзалізниці повинні лягти - розробка критеріїв та проведення інтегрованої оцінки доходів та витрат під час транзиту вантажів територією України на основі спільної для всіх учасників транзиту маркетингової стратегії ціноутворення, шляхом визначення питомої ваги відомчих зборів в пунктах пропуску (станційні, фітокарантинні, санітарні, екологічні, митні, тощо) в транспортній складовій, встановлення, з метою уникнення зловживань з боку контролюючих органів в пунктах пропуску по кожному відомству та в цілому, часу обробки документів на залізничному транспорті та рівних вимог до прийому вантажів від термінальних комплексів України та суміжних держав, припинення практики непаритетного надання порожнього рухомого складу колії 1520 мм під завантаження Угорщині, Словаччині, Польщі шляхом визначення на об'ємних нарадах Укрзалізниці з європейськими партнерами обсягів перевантаження імпорту в Україну та транзиту в бік країн СНД, а також відповідно обсягам, переоформлення ЦИМ накладної на СМГ на українській території в межах дотримання норм УМВС та доступність до переоформлення всіх учасників ринку, визначення і запровадження механізму організації діяльності операторських компаній, що

здійснюють в пунктах пропуску змішані (комбіновані) перевезення з метою забезпечення подальшого розвитку мультимодальних перевезень, удосконалення нормативно – правових актів з питань розвитку конкурентного середовища у сфері надання послуг з організації та здійснення транзитних перевезень, в тому числі встановлення рівних умов діяльності на території України для транспортно-термінальних компаній різних форм власності, що обслуговують міжнародні перевезення повинні лягти в ряд першочергових завдань Укрзалізниці.

Внесення змін до Статуту залізниць України, а наша асоціація ще у вересні 2009 року направила у Кабінет Міністрів України проект Постанови, дозволить суттєво вдосконалити та гармонізувати транспортне право до вимог ринку транспортних послуг в сучасних умовах, врегулювати правовий статус залізничних вантажних терміналів, функціонуючих в складі прикордонної транспортної інфраструктури залізничних ст. Чоп, Мукачево, Батево, які не входять до системи Укрзалізниці, підвищити їх інвестиційну привабливість, що дасть змогу пропонувати вантажовідправникам, вантажоодержувачам та експедиторам більш прогнозовані тарифні ставки на вантажопереробку, залучити додаткові обсяги транзитних вантажів, відпрацювати технологію взаємодії всіх суб'єктів, що обслуговують міжнародні вантажні перевезення в пунктах пропуску, збільшити обсяги валютної виручки в Україну та доходи суб'єктів ЗЕД в цілому, зберегти і створити нові робочі місця в системі залізничного транспорту України та сусідніх галузях економіки.

Прискоренню адаптації законодавства України до законодавства ЄС у галузі транспорту сприяло б як найшвидше внесення змін в діючу Угоду про міжнародні перевезення (СМГС) стосовно визнання сертифікатів контролю швейцарських організацій в якості достатніх та належних доказів наявності та кількості місць, а також стану вантажу в рухомому складі, що надасть можливість забезпечити

збереження транзитних вантажів по всьому шляху слідування залізницями країн СНД.

*Прикро, що численні звернення всіх транспортних Асоціацій України щодо надання залізницям України статусу митного перевізника та відміни наказів ДМСУ стосовно гарантії доставки вантажів в частині транзитних залізничних перевезень по території України як таких, що суттєво знижують їх конкурентоздатність, прискорення прийняття Проекту постанови Кабінету Міністрів України "Про затвердження переліків пунктів пропуску на митному кордоні України, через які здійснюється ввезення на її митну територію, вивезення за її межі та переміщення транзитом підакцизних товарів", яку висвітлено на сайті ДМСУ і, якою передбачається відміна 45 подібних діючих постанов КМУ, що застаріли, надання дозволу на підставі заяви власника товару здійснювати повне митне оформлення під час перевантаження імпортованих вантажів в пунктах пропуску без листів-узгодження, а лише шляхом електронного повідомлення митниці призначення, надання права начальникам митниць пункту пропуску, в зоні діяльності якої здійснюється перевантаження, приймати рішення по використанню СТЗ при транзитних перевезеннях у випадках коли операції перевантаження, зберігання та митного оформлення здійснюються в комплексі суб'єктом (терміналом) у власності якого знаходиться СТЗ відкритого типу, повернення до попередньої редакції останнього абзацу п.6.2.4 Закону України «Про податок на додану вартість», через відповідну законодавчу ініціативу КМУ за поданням Мінтрансзв'язку України **так і залишаються для українських учасників міжнародних залізничних перевезень нездійсненою мрією.** Тільки введення в дію Закону України від 4 червня 2009 року № 1451-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України з питань оподаткування послуг з міжнародних перевезень пасажирів, багажу та вантажів, міжнародних відправлень, міжнародного лізингу та міжнародного ремонту товарів» повністю змінило систему оподаткування ПДВ таким суб'єктам господарювання, як вантажні*

термінальні компанії та залізниці України стосовно послуг пов'язаних з транзитними перевезеннями, а саме: **відбулось додаткове загальне здороження транзитних перевезень залізничним транспортом, що ще більше погіршило їх конкурентоздатність на напрямку 5-го Міжнародного транспортного коридору, особливо через Чопський транспортний вузол, де діють суб'єкти господарювання-вантажні термінали, які переважно надають послуги, пов'язаних із залізничним перевезенням вантажів транзитом через територію України.** Відміна ПДВ при перевезенні вантажів на експорт та за межами митного кордону України протягом років так і залишаються поза увагою відповідних державних відомств. *Щоправда, слід зауважити, що не тільки наші звернення залишаються поза увагою, а й рішення багатьох форумів, парламентських слухань за участю найвищих посадових осіб нашої держави практично не виконуються. Дуже влучно нещодавно(22 вересня 2010р. на парламентських слуханнях «Економічні реформи: реальність та очікування українського бізнесу») щодо цієї ситуації зауважив голова ради підприємців при КМУ Козаченко Леонід Петрович – « ... було б доцільним слухати на парламентських слуханнях питання про невиконання рішень форумів «бізнес і влада» за участю Президентів та про притягнення до відповідальності тих посадовців, які не виконують ці рішення. Так би було справедливіше.»*

У зв'язку з цим, **потребує кардинальної переорієнтації маркетингова стратегія залізниць в цілях підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту проти інших видів транспорту та на задоволення потреби клієнтури** в напрямку скорочення часу знаходження вантажів в пунктах перетину кордонів, удосконалення технології роботи станцій, особливо прикордонних, розширення інформаційних послуг та статистичних даних залізниць щодо обсягів перевезень, номенклатури вантажів і т.ін. для клієнтури з використанням загальнодоступних засобів через Інтернет, впровадження сучасних інформаційних технологій супроводу вантажів у вантажних

перевезеннях, оформлення документів з ув'язкою інформаційних систем залізниць, клієнтури і відомств, причетних до перевезень вантажів, зокрема митних, застосування безпаперової технології при здійсненні вантажних перевезень, створення розподільчих логістичних центрів.

Переконані, що ***прискорення реформування залізничного транспорту та модернізації транспортної галузі в цілому*** шляхом створення на базі Державної адміністрації залізничного транспорту України державного акціонерного товариства чи концерну по прикладу одного з кращих європейських акціонерних товариств – німецького, продаж приватним структурам, на конкурсних засадах всіх допоміжних підрозділів, які обслуговують залізниці, відпрацювання єдиної конкурентоздатної транзитної політики, спрямованої на ефективне використання транзитного потенціалу залізниць України та зростання обсягів перевезень із залученням професійних громадських об'єднань та органів місцевого самоврядування, оновлення та модернізація виробничо-технічної бази залізниць та рухомого складу, своєчасне оновлення та утримання його в належному технічному і комерційному стані, створення тарифних умов для розвитку та становленню операторських компаній рухомого складу всіх форм власності ***суттєво вплинуть на життєздатність та реалізацію Транспортної стратегії держави Україна, яка має стати системоутворюючим чинником розвитку національної економіки.***

Щиро сподіваємось, що завдяки потужнім темпам та комплексним підходам нинішнього уряду до реалізації Транспортної стратегії та введення в дію нової редакції митного Кодексу України транспортний комплекс західних регіонів України стане конкурентоспроможним учасником суспільного розвитку, а інтеграція у Транс'європейську транспортну мережу стане передумовою європейської інтеграції України, забезпечить підвищення ефективності транспортних послуг, зростання обсягу їх експорту і більш повну реалізацію транзитного потенціалу держави в цілому.