

СУТНІСТЬ ТА ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Постановка проблеми у загальному вигляді. Міжнародні залізничні перевезення характеризуються вражаючими масштабами переміщення пасажирів і вантажів на значні відстані, особливостями діяльності транспорту, передачею перевізних коштів у тимчасове користування перевізникам іноземних держав. Вони мають ряд особливостей, які стосуються як організації міжнародних залізничних сполучень, так і процедури здійснення перевезень, а також системи міжнародних джерел, які їх регулюють.

Специфіка організації міжнародних залізничних сполучень полягає в наступному. По-перше, при міжнародних залізничних перевезеннях використовується залізниця не однієї держави. Це вимагає скоординованих дій залізниць суміжних держав, обліку незбіжних параметрів залізничної колії країн Західної та Східної Європи, розробки нормативної бази, що регулює взаємини залізниць різних країн.

По-друге, в таких перевезеннях перетин кордону пов'язане з передачею пасажирів, а також вантажів іноземним залізницям. Процес передачі може здійснюватися двома способами:

- а) разом з транспортом (вагонами та іншими перевізними пристосуваннями);
- б) без транспорту.

Залежно від способу передачі об'єктів міжнародної залізничної перевезення на прикордонних станціях здійснюється або пересадка пасажирів або перевантаження вантажів, або перестановка колісних пар вагонів. Обидві процедури досить складні і вимагають чіткої взаємодії залізниць, нормативної регламентації комплексу організаційно-технічних питань.

По-третє, застосування найбільш оптимального способу передачі на прикордонних станціях пасажирів і вантажів разом з транспортом пов'язано з переходом вагонів залізниці однієї держави в тимчасове користування залізницею іншої держави. Реалізація цього способу пов'язана з необхідністю регламентації ряду надзвичайно важливих питань, без вирішення яких неможливо здійснення передачі. Це питання, що стосуються порядку та умов передачі вагонів, їх раціонального використання, своєчасного повернення в цілості. [1]

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Серед учених, що займалися проблемними питаннями особливостей міжнародних залізничних перевезень розглядається у роботах Єдіна О. Й., Цветова Ю. М., розрахунку собівартості міжнародних залізничних перевезень присвячені публікації Внукової С. І., Пасічника В. І., економічній ефективності транзитних перевезень – праці Яновського П. О, Кулаєва Ю. Ф., вплив транспортних витрат на обсяг і характер транспортної торгівлі – Behar.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. З метою полегшення і поліпшення міжнародного обміну держави-члени домовилися про надання допомоги з питань найбільшої уніфікації приписів, стандартів, процедур і організаційних методів, що стосуються залізничних вагонів, залізничного персоналу, залізничної інфраструктури і допоміжних служб.

У Конвенції визначено такі Єдині правила, які стосуються міжнародного залізничного сполучення і допуску залізничного обладнання для використання в міжнародному сполученні:

- a) "Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів (ЦІВ)";
- b) "Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ)";
- c) "Регламентом про міжнародне перевезення небезпечних вантажів (РІД)";
- d) "Єдині правила до договорів про використання вагонів у міжнародному залізничному сполученні (ЦУВ)";
- e) "Єдині правила до договору про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні (ЦУІ)";
- l) "Єдині правила про затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів, що застосовуються до залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні (АПТУ)";
- g) "Єдині правила про допуск залізничного обладнання, що використовується в міжнародному сполученні (АТМФ)". [2]

Постановка завдання. Метою завдання є розкриття сутності та особливості міжнародних перевезень залізничним транспортом.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналіз основних особливостей організації міжнародних залізничних сполучень показує, що ці особливості тісно переплітаються з встановленим порядком здійснення перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом. Це проявляється, зокрема, у системі взаємопов'язаних нормативних положень про порядок перетину перевізником кордонів і передачі пасажирів, а також вантажів на прикордонних станціях залізницям іноземних держав.

В рамках організаційних моментів перетину кордону на перше місце виходить визначення залізничних ліній, використовуваних для міжнародних перевезень, а також питання контролю компетентних органів порядку перетину кордону і наявності необхідних документів.

Щодо порядку здійснення міжнародного перевезення вантажів слід зазначити, що крім обов'язку їх передачі на кордоні залізниці іноземної держави і застосування при цьому одного з двох способів такої передачі велике значення має питання організації перевезення окремих видів вантажів. Мова йде про перевезення залізничним транспортом вантажів дрібними відправками і вагонними відправками. Для кожного виду перевезення встановлений свій правовий режим. Проявляється це в певних обмеженнях перевезення окремих видів вантажів, в різних термінах їх доставки, в неоднакових ставках провізних платежів.[3]

Що стосується обмежень перевезення, то не можуть, наприклад, перевозитися дрібними відправками небезпечні вантажі, вибухові речовини, тварини і деякі інші вантажі.

Перевезення дрібними і вагонними відправками здійснюються в різних швидкісних режимах. Для них встановлені різні терміни доставки вантажів.

По-різному вирішується питання про виконання вантажних робіт. Навантаження вантажу, що перевозиться дрібними відправками, як правило, покладається на перевізника, а повагонними - на відправника.

І, нарешті, встановлюються різні провізні платежі. Ставки при перевезеннях дрібними відправками більш високі в порівнянні зі ставками при перевезеннях вагонними відправками.

Нормативні джерела, які регулюють міжнародні залізничні перевезення. Своєї особливості має нормативно-правова база, що регулює міжнародні залізничні перевезення, а також організацію міжнародних залізничних сполучень. [3]

Основним міжнародним джерелом, що регулює залізничні перевезення в країнах Західної Європи, є КОТІФ. Крім зазначеної Конвенції з метою конкретизації її положень додатково видано низку нормативних правових актів: постанов, правил, інструкцій відповідних компетентних органів.

Важлива роль у забезпеченні виконання положень КОТІФ належить Центральному бюро міжнародних залізничних сполучень (м Берн). Бюро має широкі повноваження. Зокрема, воно має право давати висновки про тлумачення норм Конвенції, вирішувати спори щодо їх застосування.

Як основоположний нормативний документ, що регулює перевезення вантажів і пасажирів, КОТІФ закріплює найважливіші положення, що стосуються вантажних перевезень, у тому числі підготовки вантажу до перевезення, розрахунків за її здійснення, основних етапів перевізного процесу, гарантій виконання договірних зобов'язань. Так, Конвенція визначає форму перевізного документа, встановлює вимоги до вантажів, що перевозяться, оголошення цінності вантажу, його доставки і видачі, встановлює відповідальність.

А стосовно до перевезення пасажирів КОТІФ регулює право на проїзд і відмова в проїзді, вимоги до проїзним документом пасажира, порядок провезення ручної поклажі, тварин, багажу і автомашин, відповідальність сторін, питання рекламації і пред'явлення позову. [2]

На даний час правління ПАТ "Укрзалізниця" затвердило процедуру визначення плати за використання власних вагонів. Досі ціна на послуги перевезення парком вагонів Укрзалізниці встановлювались державою. Як наслідок, вона була значно нижчою від тієї, що її платять реальні вантажовідправники. Товариство недоотримувало доходи. Різниця між фіксованою та ринковою вартістю вагонів потрапляла до компаній-посередників або провокувала корупційні схеми всередині Укрзалізниці. За оцінками експертів, обсяг цього специфічного ринку може складати до 5 млрд гривень на рік. Прийняті рішення, у першу чергу, дозволять збільшити надходження коштів на розвиток компанії. Розраховують також, що такий крок унеможливить корупційні схеми в цьому сегменті, у тому числі, з боку співробітників. [4]

Відповідні кроки ПАТ "Укрзалізниця" здійснило на виконання Розпорядження Кабінету Міністрів України від 1 лютого 2017 року № 64 та наказу Міністерства інфраструктури України від 7 грудня 2017 року № 425 "Про внесення змін до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги". У повному обсязі зміни наберуть чинності з 19 лютого 2018-го року.

Нагадаємо, за словами Кравцова "Укрзалізниця" втратила 6 млрд гривень через несвоєчасне підвищення тарифу на вантажні перевезення. Як повідомлялося, з 31 жовтня ПАТ "Укрзалізниця" підвищила тарифи на залізничні вантажні перевезення на 15%. [5]

Висновки і перспективи подальших розробок. Наступного року ПАТ "Українська залізниця" планує спрямувати 22 млрд грн на капітальні інвестиції. Приблизно одна третина з цих коштів, близько 7 млрд грн, планується направити в модернізацію та реконструкцію залізничної інфраструктури. Як повідомляв Укрінформ, ПАТ "Укрзалізниця" завершила перемовини з американською компанією General Electric. За словами очільника "Укрзалізниці", вже у вересні 2018-го у співпраці з General Electric почнеться масштабне оновлення рухомого складу української залізниці. Кравцов наголосив, що для Укрзалізниці співпраця з американським гігантом є стратегічним проектом, який дозволить частково вирішити питання дефіциту тяги вже у найближчий час. [5]. Таким чином, залізнична транспортна система України знаходиться на стані підвищення виробничої діяльності, взаємодії з іноземними підприємствами та збільшення рівню міжнародних перевезень.

Список джерел:

1. Данько, М. І. Розробка методики розрахунку прогностичної оцінки по затримкам вагонів на прикордонних передавальних залізничних станціях [Текст] / М. І. Данько, Є. С. Альошинський, Ю. В. Кіхтєва // *Восточно- європейський журнал передових технологій*. – Харьков, 2007. – № 5/2 (29) – С. 61–65.

2. Про приєднання до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) із застереженнями: Закон України від 5 черв. 2003 р. № 943-IV // *Відом. Верховної Ради України*. - 2003. - № 39. - С. 342.

3. Альошинський, Є. С. Дослідження функціонування транспортного комплексу по доставці вантажів при міжнародних залізничних перевезеннях [Текст] / Є. С. Альошинський // *Інформаційно керуючі системи на залізничному транспорті*. – 2008. – №5-6. – С. 26–30.

4. Дьомін, Ю. В. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення) [Текст] / Ю. В. Дьомін – К.: Юнікон-Прес, 2011. – 342 с.

5. Мультимедійна платформа іномовлення України.
<https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2365066-plani-ukrzaliznici-na-2018-rik-22-milarda-kapinvesticij-tretina-u-modernizaciu.html>