



№ 375

“ 18 ” жовтня 2013р.

*Першому заступнику  
Начальника ДТГО  
«Львівська залізниця»  
п. Єфіменку О.А.*

*Шановний Олександрє Анатолійовичу !*

АТ «Закарпатінтерпорт» вдячне Вам за зусилля, спрямовані на удосконалення процесу перевезень і забезпечення дотримання строків доставки вантажів клієнтам. Наша спільна робота у цьому напрямку безумовно допоможе покращенню транспортного сервісу на західних прикордонних переходах України.

Щодо Вашого занепокоєння, висловленого у листі №НЗ-110/2950 від 11.10.13 р., вважаємо за необхідне відмітити, що затримка відправки вантажів відбувається не через неналежну організацію роботи вантажних терміналів товариства, а у зв'язку з рядом об'єктивних та суб'єктивних обставин, як от:

- очікування критого вагону необхідної моделі (рефвагон, вагон 138м3, вагон 158м3);
- очікування вагонів інвентарного парку через те, що деякий вантаж може їхати лише по такій схемі, так як у власних вагонах не витримує конкуренцію з автомашинами. Така інформація надходить від експедиторів по УЗ, наших замовників.
- формування партії вагонів для зменшення станційних витрат на станції призначення, вартості розмитнення у одержувача, а також при супроводженні вантажу провідниками;
- при врегулюванні питань щодо погашення дебіторської заборгованості замовниками.

Також, слід зазначити, що український рухомий склад в даному розумінні – це криті вагони об'ємом 120м3. Вони не підходять для частини перевезень по наступним причинам:

- з технічних параметрів (об'єм, площа навантаження) ;
- з комерційних причин – стану вагону (стіл, дверей, криши, полу);
- на відстані маршруту більше 2500км українські вагони власності УТЛЦ не конкурують з іншими власниками, у т.ч. по причині порожнього пробігу;
- існує великий ризик порушення терміну доставки після відправки вантажу з Чопу. Майже кожен десятий завантажений вагон парку УТЛЦ потрапляє у ремонт по РЖД. А будь-який невеликий ремонт призводить до суттєвого збільшення терміну доставки мінімально на 14 днів і більше (поки Укррефтранс напише гарантійного листа, отримає рахунок, погодить його комісійно, оплатить його), що призводить до великих збитків по причині незапланованої зупинки виробництва у одержувачів.

Враховуючи те, що переважну більшість перевезень організують наші клієнти самостійно, а ми виконуємо тільки роботи по перевантаженню вантажів, ми, як перевантажувальний термінал, з метою утримання конкурентоздатності даного прикордонного залізничного переходу, збереження існуючих та залучення нових об'ємів перевезень, задля зменшення витрат на перевезення вантажів, пов'язаних з простосм інованів, вивантажуємо вантаж на рампу у зоні митного контролю і забезпечуємо відповідне його збереження. До того ж, дії з вантажами, що вивантажені і знаходяться у зоні митного контролю в очікуванні необхідного рухомого складу, узгоджені із замовниками перевезень і одержувачами вантажу. При цьому, термін доставки вантажу ні в якому разі не порушується, так як розпочинається з моменту митного оформлення вантажу та прийому його залізницею до перевезення. Навпаки, мають місце випадки порушення термінів доставки з боку залізниць, особливо Московської і Северо-Кавказької, як при перевезенні завантажених вагонів, так і при поверненні порожніх вагонів на УЗ, що негативно відображається на якості обслуговування, так як крім порушень термінів доставки, ще й збільшується плата за користування вагонами за межами УЗ.

Таким чином, робота, що проводиться нашим терміналом, не може негативно відобразитися на роботі залізниці. Натомість зачасту, завантажені терміналом вагони інших власників СНД, або вагони інвентарного парку СНД простоюють в очікуванні погодження УТЛЦ в АС «Месплан», навіть при наявності наказу-дозволу від ЦД! Доводиться неодноразово дзвонити у плановий відділ УТЛЦ і просити узгодити плани, щоб станція змогла прийняти вантаж до перевезення! Таке відкрите лобіювання інтересів одного власника, особливо шляхом введення заборонних конвенцій на завантаження парку критих вагонів власності інших вагонних компаній, ніж УТЛЦ, про необхідність відміни яких ми неодноразово звертались в УЗ, жодним чином не покращує статистику використання зазначеного вагонного парку і, як Ви правильно відмічаєте, у такому разі вантажопотоки просто переорієнтовуються на маршрути в обхід України, зокрема через Республіку Білорусь.

В контексті вище зазначеного, виходом з ситуації (у тих випадках, коли причиною затримки є питання використання вагонного парку) вбачаємо не зміни в організації роботи транспортних терміналів, які належним чином встигають виконувати свою частину вантажних операцій, а радикальне зменшення вартості використання вагонного парку державних операторів України, зменшення провізних тарифів до рівнів, конкурентних з автомобільним транспортом та альтернативними залізничними маршрутами, а також надання вільного доступу до перевезень по УЗ для вагонів власності неукраїнських вагонних компаній, відмінивши існуючі конвенційні заборони.

Щодо Вашого зауваження відносно позбавлення нашого товариства права здійснювати господарську діяльність, переконані, що така постановка питання з Вашого боку є випадково-емоційною, викликаною бажанням зробити все можливе і неможливе для покращення роботи транспортного комплексу Західної України і не спрямована на свідоме порушення антимонопольного законодавства України.

Сподіваємось на розуміння ситуації та подальшу плідну співпрацю.

З повагою,  
Заст. генерального директора



Пароконна В.В.