

79000, Україна, м. Львів,  
вул. Стефаніка, 17/2  
тел./факс: (38-032)297-07-37,  
297-07-36,  
88000, м. Ужгород,  
вул. Собранецька, 60а,  
тел./факс: (38-0312)42-42-22



79000, Ukraine, Lviv,  
Stefanika str. 17/2  
tel./fax: (38-032)297-07-37,  
297-07-36,  
88000, Uzhhorod,  
Sobranetska str., 60a  
tel./fax: (38-0312)42-42-22

№ 318-КЦ

“24” березня 2014 р.

**Прем'єр-міністру України  
п. Яценюку А.П.**

**Шановний Арсенію Петровичу!**

Звернутись до Вас змусила катастрофічна ситуація, що, за повідомленнями членів Асоціації та інших учасників ринку, склалася із забезпеченням порожнім рухомим складом запланованих перевезень вантажів у міжнародному залізничному сполученні з перевалкою по Ужгородській дирекції залізничних перевезень ДТГО «Львівська залізниця».

Всі учасники ринку залізничних перевезень мали великі надії на суттєве покращення ситуації у зв'язку з розпачатою Законами України №4442-VI і 4443-VI від 23.02.12 р. реформою залізничного транспорту, а також реорганізацією системи управління інвентарним вагонним парком, що розпочата ДАЗТУ «Укрзалізниця» з листопада-грудня 2011 р.

На жаль, одночасна реалізація двох надскладних комплексних проєктів реформування, крім позитивного ефекту у довгостроковій перспективі, призвела також до неузгодженості дій виконавців реформ з виробничими процесами суб'єктів господарювання, що працюють на залізничному ринку. Однак проблема ще глибше - в окремих випадках під виглядом об'єктивних складностей і неузгодженості, викликаних перехідним періодом реформування галузі, мають місце (особливо на місцевому та регіональному рівнях) спроби проведення відверто антиконкурентної практики, спрямованої на штучний перерозподіл ринку.

Так, протягом 2012 р. після переведення залізничного парку рухомого складу зі статусу «інвентарного» в статус «приватного» (з передачею їх державним вагоноремонтним заводам) ситуація з рухомим складом, особливо критими вагонами, для вантажовласників не лише не покращилася, а навпаки, погіршилася. Розпорядження КМ України №209-р від 09.04.12 р. залишається фактично невиконаним або частково виконаним формально, не у відповідності до закладеної у даний документ господарської ідеології. Мало того, що вказана зміна статусу вагонного парку призвела до стрімкого зростання витрат вантажовласників на використання вагонного парку (що в умовах і так наявної кризи сильно негативно впливає на обсяги вантажоперевезень), але останнім часом усними телефонограмами, без завчасних офіційних повідомлень, у ручному режимі вводяться необґрунтовані зміни у вже сплановані перевезення. В результаті, у наданні вагонів під перевалку транзиту та імпорту доволіно відмовляється, що не дає можливості виконання заявлених перевезень згідно погоджених умов, призводить до зриву виконання зобов'язань перед іноземними партнерами та накопичення вантажів на входних станціях України.

При узгодженні перевезень на рівні інозалізниць вантажовідправники та експедитори дістають відмови (іноді усні, без документального підтвердження, аби уникнути реакції антимонопольного відомства) від державних операторів вагонного парку. Зачасту така відмова фактично має місце вже тоді, коли вантаж знаходиться вже на території України під митним контролем і готовий до перевантаження з рухомого складу колії 1435 мм в рухомий склад колії 1520 мм. У доповнення до введеного з листопада 2011 р. узгодження планів перевезень вантажів між залізничною адміністрацією країни відправлення і Укрзалізницею на сьогодні, під приводом

оперативного планування, введено ще і додаткове оформлення заявок на перевезення транзитних та імпорتنих вантажів при перевантаженні для узгодження через автоматизовану систему «МЕСПЛАН». Проте, навіть за наявності всіх необхідних узгоджень, вагони своєчасно (або взагалі) не надаються, що дискредитує українських партнерів в очах іноземних контрагентів.

Ті ж вагони, що все таки надаються, або зовсім не відповідають вимогам технічної та/або комерційної придатності під перевезення, або надаються із суттєвим викривленням принципів добросовісної конкуренції – пріоритетно забезпечуються лише два підприємства-монополіста : належний залізниці ВП «ЄвроТЕВ», а також ТОВ «Термінал-Карпати», яке повністю належить іноземним власникам і контролює понад 60% ринку, хоча до переліку монополістів чомусь до цих пір не внесено. В свою чергу, українські оператори ринку дискримінуються, що загрожує зменшенням кількості робочих місць у регіоні з і так високим рівнем безробіття, зменшенням податкових надходжень та подальшою монополізацією ринку.

Таким чином, без офіційного повідомлення фактично унеможливлено перевантаження вантажів у криті вагони призначенням в країни СНД, в т.ч. Російську Федерацію. Відтак, за оперативною інформацією іноземних вантажовідправників та експедиторів, задля збереження замовлень та вчасного виконання контрактів останніми проводиться активна робота щодо термінової зміни маршрутів слідування вантажів в обхід України (через Білорусь).

Тому, з метою збереження транзитного потенціалу українських залізниць, а також, враховуючи те, що переважна більшість перевезень є прогнозованими, стабільними та перспективними, просимо втрутитись в ситуацію і зобов'язати ДАЗТУ «Укрзалізниця», ДП «Український транспортно-логістичний центр» та інші причетні державні структури невідкладно вирішити питання безперебійного забезпечення всіх, а не лише «обраних», перевантажувальних терміналів, розташованих на території Ужгородської дирекції залізничних перевезень, достатньою кількістю придатного у технічному та комерційному відношеннях рухомого складу колії 1520 мм під виконання імпорتنих та транзитних перевезень з країн ЄС в країни СНД.

**Президент Асоціації**



**Хромчак І.Д.**