

---

---

**ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ І УПРАВЛІННЯ НА ТРАНСПОРТІ**

---

---

УДК 656.213

*Д.С. Антецький,  
канд. техн. наук Г.М. Сіконенко*

**АНАЛІЗ ОСНОВНИХ ТРУДНОЩІВ У РОБОТІ МІЖНАРОДНИХ  
ЗАЛІЗНИЧНИХ СТИКОВИХ ПУНКТІВ**

*Представив д-р техн. наук, професор Є.С. Альошинський*

За рівнем транзитності Україна займає одне з перших місць у Європі, що і визначає особливу значимість розробки та проведення ефективної транспортної політики. Провідну роль в ній повинні відігравати прискорений розвиток транспортної інфраструктури, створення відповідно до міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів, її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського і Чорноморського регіонів. Обсяги транзиту останнім часом складають 50-70 % від можливого, тобто для пропуску транзитного потоку є достатній резерв потужності технічних засобів, у тому числі і залізничного. Останніми роками спостерігаються тенденції до певного зростання транзитних перевезень. Майже 95 % транзитних потоків входить в Україну через залізничні переходи [1]. В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусі, Казахстану (залізна руда – 36 %, кам'яне вугілля – 16 %, нафтопродукти – 10 %), які направляються в Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію, а також через порти в інші країни світу.

Особливої уваги набуває реалізація проектів, які мають забезпечити Україні участь у формуванні міжнародних транспортно-комунікаційних мереж. Необхідно виконувати складні і масштабні завдання, пов'язані з модернізацією

управління транспортними системами, що дадуть можливість поглибити сумісність з мережами країн ЄС. Сучасні процеси глобалізації вимагають від України якомога ширшого залучення її в міжнародну торговельну систему. Особливого значення набуває остаточне вирішення питань, що стосуються вступу України до СОТ та втілення в життя положень Угоди про партнерство та співробітництво з ЄС. Це сприятиме більш повній реалізації, з одного боку, експортного потенціалу українських підприємств (не тільки кількісно збільшити обсяги експорту, а й змінити його структуру), з іншого - залученню іноземних інвестицій.

Вирішенням питань організації пропуску вантажопотоків через міжнародні транспортні стикові пункти, удосконаленням інфраструктури для пропуску транзитного вагонопотоку займалися такі вчені: Б.Е. Пейсахзон, Н.Д. Іловайський, Б.І. Шафіркін, М.І. Данько, Т.В. Бутько, Є.В. Архангельський, В.М. Кудрявцев та ін.

Аналіз статистичних даних з виконання планових перевезень по стикових пунктах (на прикладі залізничного стику Ужгород – Матевці) свідчить про стабільність вагонопотоків та сезонні коливання. Дані з приймання та передачі вагонів по стиковому пункту наведені на рис. 1 та 2. Відносно до

## Організація перевезень і управління на транспорті

аналогічного періоду минулого року обсяги перевезень по даному стику збільшилися в середньому на 22 %.

Основні причини, що стримують розвиток транзиту вантажів в Україні, полягають у непорядкованості системи контролю вантажів на кордоні та стягненні зборів, високій вартості послуг, які надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними

терміналами, численних бюрократичних перешкодах при оформленні транзитних перевезень, низькій швидкості доставки вантажів, несприятливій кримінальній обстановці, нестачі комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування на шляху транзиту, відсутності комплексу правових актів, які регулюють транзитні перевезення та їх експедиційне обслуговування.

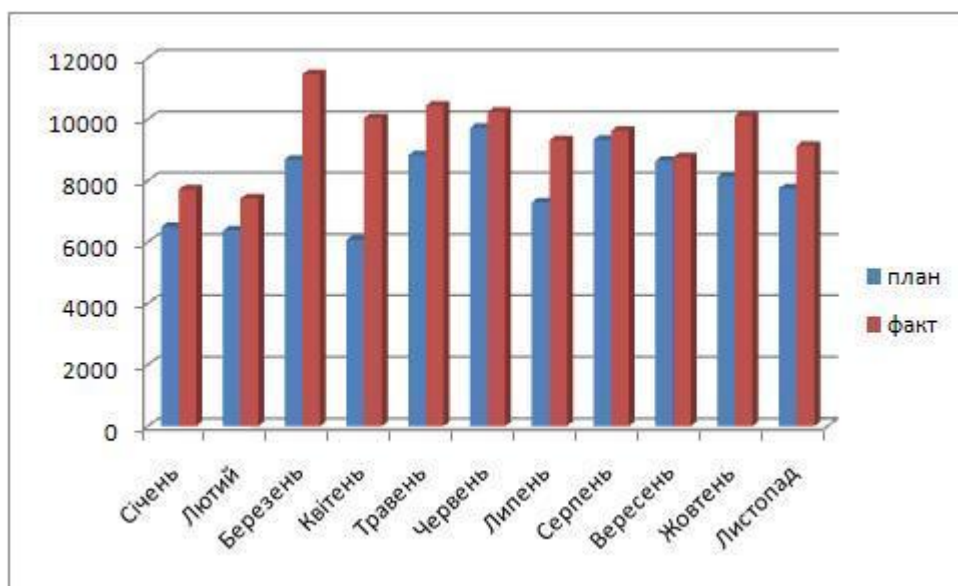


Рис. 1. Здача вагонів (план та факт) по стику Ужгород – Матевці

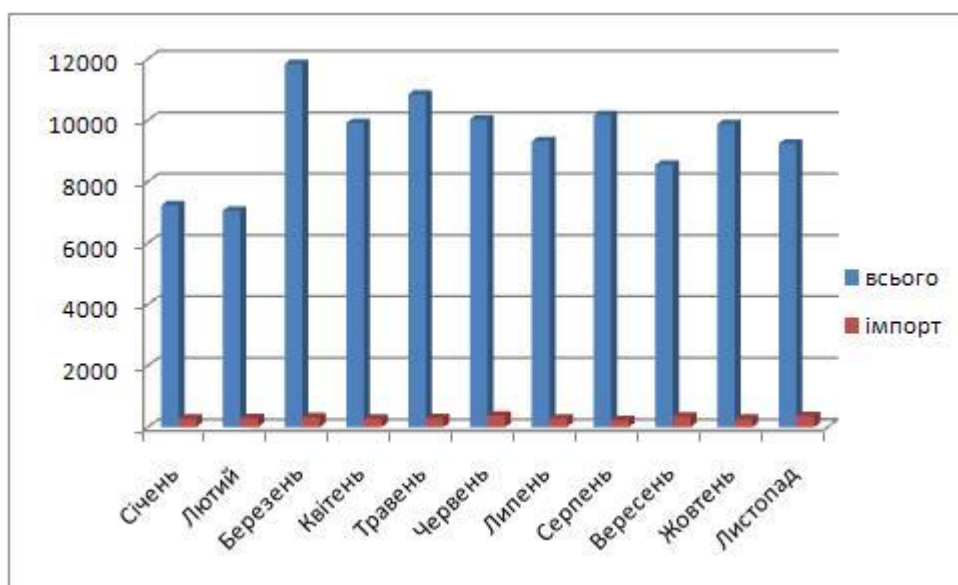


Рис. 2. Приймання вагонів по стику Ужгород – Матевці, в тому числі з імпортними вантажами

## Організація перевезень і управління на транспорті

Зроблений аналіз роботи по станції Ужгород-2 Львівської залізниці за перше півріччя 2012 року показав, що основними причинами затримки вагонів при експортуванні вагонів з Росії та країн СНД стали:

- неузгодженість габариту рухомого складу;
- контрольне переважування;
- внаслідок передачі вагонів по іншому стику, оскільки дане перевезення не передбачене по переходу Ужгород-Матевці;
- внаслідок заборони на ввезення вантажу (радіологічний контроль);

– затримка згідно з заявкою експедитора;

– внаслідок закінчення терміну доставки вантажу.

Дані щодо кількості затриманих вантажів (у відсотках) наведені на рис. 3.

Основними причинами затримки вагонів при імпортуванні вантажів стали недосконалість при оформленні перевізних документів, неточності в назвах станцій, вантажоодержувачів та ін.

Дані про затримки імпортування транзитних вагонів наведені на рис. 4.



Рис. 3. Аналіз затримки вантажів (у відсотках) при експортуванні вагонів з Росії та країн СНД

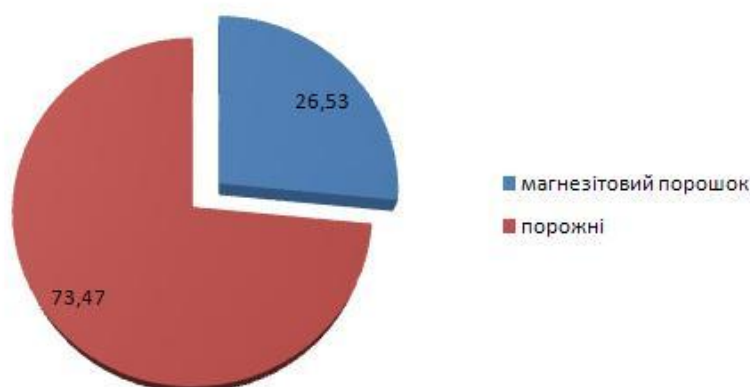


Рис. 4. Аналіз затриманих вантажів (у відсотках) при імпортуванні транзитних вантажів

## Організація перевезень і управління на транспорті

Несвоєчасне відправлення вантажів (рис. 5), що навантажені на території України на експорт, відбулося внаслідок:

– технічних несправностей вагонів (додаткові вагоно-години простою складають 750 грн);

– закінчення терміну доставки вантажу (6050 грн);

– некоректності інформації про вагон та вантаж (24000 грн);

– поглибленого митного огляду та зважування (10200 грн);

– неправильного кріплення вантажу (450 грн);

– невідповідності даних пункту пропуску (8000 грн).



Рис. 5. Аналіз затриманих вантажів (у відсотках) при експортуванні вантажів виробництва України

Таким чином, основною причиною перепростою вагонів унаслідок затримки на перехідних пунктах є інформаційна недосконалість.

Так, стосовно роботи автоматизованого робочого місця товарного касира прикордонної станції (АРМ ТВК – кордон) можна зробити такі зауваження:

– немає міжмашинної взаємодії з закордонними товарними конторами та відомостей на вагони, що прибувають, необхідно вводити її додатково на станціях Укрзалізниці, внаслідок чого декларація на станціях УЗ оформляється тільки після узгодження передаточної відомості в АРМі АППВ та оформлення документів в АРМ ТВК-кордон (загальний час очікування

становить до двох годин, після прибуття поїзда з-за кордону);

– при наявності оформленого електронного перевізного документа в АРМ ТВК-кордон і ППГВЦ за довідкою №8858 відсутня інформація у вигляді електронного документу у київському РЦП;

– при факті оформлення електронних перевізних документів на контейнери відсутні дані електронні документи в АРМ ТВК-кордон, у ППГОЦ і відсутні електронні перевізні документи в київському РЦП.

Причинами розходження інформації щодо перевізних документів, оброблених через АРМ ТВК-кордон (довідка 5093), є:

- людський фактор — неправильне введення в АРМ ТВК-кордон (коду вантажу; ваги вантажу; стику виходу);
- помилка програмного забезпечення (40 ЕПД) на контейнерні перевезення, а також відсутність інформації в РЦП ЕПД;
- довготривале очікування приєднання електронного документа до вантажної митної декларації (ВМД);
- неприєднання електронної накладної до ВМД.

**Висновок.** Для подальшої інтеграції України у ВТО, для підвищення доходів необхідне підвищення рівня транзитності вантажів, насамперед імпортих. Відповідна оптимізація та автоматизація при перетині кордону, введення уніфікованих документів, створення сучасних умов для переробки та транспортування вантажів ще більше підвищать ефективність роботи міжнародних стикових пунктів.

### *Список літератури*

1. Киселев, В.В. Транзитный потенциал Украины: проблемы и перспективы [Электронный ресурс] / В.В. Киселев. – Режим доступа: <http://firearticles.com> – 05.01.2013. – загл. с экрана.

**Ключові слова:** залізничні стикові пункти, транзитні перевезення, вантажопоток.

### *Анотації*

Розглянуто питання організації пропуску вантажопотоків через міжнародні транспортні стикові пункти. На основі аналізу статистичних даних виявлені причини невиконання планових перевезень по стикових пунктах. Надані рекомендації щодо розширення комплексу задач для АРМ ТВК-кордон.

Рассмотрены вопросы организации пропуска грузопотоков через международные транспортные стыковые пункты. На основе анализа статистических данных выявлены причины невыполнения плановых перевозок по стыковым пунктам. Даны рекомендации по расширению комплекса задач для АРМ ТВК-граница.

Discussed the organization of cargo passing through the international transport abutting items. Based on the statistical analysis identified the causes of failure of planned transport by abutting items. The recommendations for the expansion of a set of tasks to workstations TVK-boundary.