

УДК 681.3:656

*Канд. техн. наук Ю.В. Шульдінер,
Н.В. Омельчук*

**ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПРИКОРДОННИХ СТАНЦІЙ НА БАЗІ СТВОРЕННЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ**

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

Вступ. Основним напрямом розвитку транспортної галузі визначається необхідність адаптації Укрзалізниці до європейського рівня організації роботи транспорту. На сучасному етапі проблеми

підвищення якості, ефективності та конкурентоспроможності перевезень залізничним транспортом висувуються на перший план, тому що головною умовою успішної роботи на ринку транспортних

послуг є своєчасне і найбільш повне задоволення потреб вантажовласників.

Постановка проблеми. Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 16.11.2011 року № 1186 про «Порядок розроблення, проведення моніторингу та оцінки реалізації регіональних стратегій розвитку» [1] обласними держадміністраціями розроблено стратегічні плани розвитку регіонів на довгостроковий (понад п'ять років) період. Одним із ключових напрямків загальної стратегії регіонального розвитку є стратегія розвитку регіональної транспортної системи, метою якого є зміцнення конкурентних позицій усіх видів транспорту, що функціонує як на внутрішньому регіональному, так і на загальнодержавному ринках транспортних послуг. Стійкість української економіки залежить від здатності кожного регіону успішно конкурувати на світовому ринку транспортних перевезень. У зв'язку з цим набуває актуальності кластерний підхід, згідно з яким конкурентоспроможність регіону залежить від наявності на його території кластера взаємопов'язаних галузей. На основі цього підходу розроблені концептуальні основи формування транспортно-логістичного кластера Харківської області з урахуванням світового досвіду [2].

Одним із ключових напрямків загальної стратегії регіонального розвитку є стратегія розвитку транспортної системи, метою якої є зміцнення конкурентних позицій усіх видів транспорту даного регіону як на внутрішньому регіональному, так і на загальнодержавному ринках транспортних послуг. Виходячи з того, що Укрзалізниця займає вагоме місце у майбутньому кластері Харківського регіону, доцільно вдосконалити функціонування залізничних станцій та транспортні послуги відповідно до інтересів суб'єктів перевізної діяльності.

З розвитком нових інформаційних технологій, засобів зв'язку та обчислювальної техніки нового покоління в

умовах сучасного розвитку економіки актуальним є застосування електронного документообігу на залізничному транспорті [3]. Кабінет Міністрів України займається розглядом програми заходів щодо впровадження електронних документів, електронного документообігу та електронного цифрового підпису (ЕЦП) при організації вантажних перевезень залізничним транспортом. Метою впровадження ЕЦП на залізничному транспорті є максимальне скорочення паперового документообігу, а також відмова від телеграфного зв'язку, що вже здійснено на залізницях Європи, частково в Польщі та Угорщині. Впровадження шляхом реалізації безпаперових технологій сприятиме прискоренню процесів інформаційного обміну, підвищенню надійності, оперативності та ефективності роботи залізничного транспорту та підприємств, що користуються його послугами [4].

Аналіз останніх досліджень. Сьогодні нормативно-правова база України з питань кластеризації перебуває на стадії розробки. Перший нормативно-правовий документ у даній сфері – Концепція створення кластерів в Україні – був розроблений для виконання Державної програми розвитку промисловості на 2003-2011 рр. Також було створено проект Концепції Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів [2].

Прийняті документи регіонального рівня на прикладі Харківської області: Стратегія сталого розвитку Харківської області до 2020 року, Державна програма внутрішнього виробництва, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 12.09.2011 № 1130, рішення Ради вітчизняних та іноземних інвесторів при Харківській обласній державній адміністрації від 24.11.2011 р. [2] являють собою нормативно-правову основу для оновлення роботи залізничного транспорту. На сьогодні як в Україні, так і за кордоном

багато уваги приділяється прискоренню документообігу на залізницях і на підприємствах, які є клієнтами залізниць.

Враховуючи необхідність створення кластерних структур в Україні та наявну нормативно-правову базу, існує низка таких невіршених питань, актуальних для залізниць України: недостатня автоматизація процесу передачі та обробки інформації при здійсненні перевезень та відсутність співпраці станційних підрозділів й державних контролюючих органів, а також сприйняття інновацій учасниками транспортного процесу.

На сьогодні Службою комерційної роботи та маркетингу Південної залізниці проводиться робота з обладнання робочих місць декларантів на прикордонно-передавальних станціях Харків-Сортувальний та Куп'янськ-Сортувальний програмно-технічними модулями "Інформаційний термінал". Впровадження "Інформаційних терміналів" дозволить декларантам сканувати оформлені на паперових носіях митні декларації, а електронні копії митних декларацій з використанням змінних носіїв інформації вводити в автоматизовану систему митного оформлення, що значно поліпшить функціонування міждержавних прикордонних переходів. У даний час продовжується активна співпраця дороги з Харківською обласною митницею з питань оформлення митного контролю та оформлення товарів з використанням електронних вантажних митних декларацій з накладенням електронно-цифрових підписів. Але на шляху злагодженої роботи та порозуміння станцій та державних контролюючих служб існує багато перешкод.

Викладення основного матеріалу.

Як правило, на прикордонних передавальних залізничних станціях посадові особи митних органів і працівники станції у встановленому порядку до чинного законодавства та технологічного процесу проводять перевірку кількості

транспортних засобів, цілісність пломб, збереження товарів на відкритому рухомому складі. Якщо при даній перевірці виявлено невідповідності, приймається рішення про необхідність затримання вагонів для митного огляду. У цьому випадку працівниками станції складаються акти загальної форми, а у випадках, передбачених угодами, комерційні акти. Копії зазначених документів передаються до митних органів.

У випадку неможливості доступу співробітників митниці у вагон, наприклад, автономні рефрижераторні вагони (АРВ), рефрижераторні секції, вагони відставляються на окрему колію, про що складається акт загальної форми за підписом прийомоздавальника вантажу і співробітника митниці про затримку вагона. Огляд цього вагона виконується в присутності співробітника станції.

Якщо для затримки вагонів митною службою є вагома причина, і у разі прийняття рішення про проведення детального огляду з розкриттям дверей, вагон подається на колії відстою відповідно до заявки посадової особи митної служби.

У разі потреби ретельного огляду (переогляду) вантажу у вагоні або контейнері з частковим або повним розвантаженням, вагон подається на під'їзну колію митної зони, відповідно до заявки посадової особи митної служби.

Вагони, що підлягають огляду (переогляду), розставляються локомотивом станції або підприємства, на території якого розташована митна зона. Усі операції з вантажами зі зняттям пломб і відкриттям дверей вагонів здійснюються комісійно за участю відповідальних осіб станції, посадових осіб митниці, представника вантажовідправника або вантажоодержувача. У випадку неявки представника вантажовідправника або вантажоодержувача в термін 30 діб, вагон розкривається й оглядається без його участі.

При наявності достатніх підстав для вилучення вантажу як речового доказу представник митної служби надає керівництву станції протокол про порушення митних правил з вказівкою на вилучення вантажу і документів.

Після закінчення огляду (переогляду) працівники митного органу пломбують вагон своїми пломбами і вносять відомості про нове накладання.

Посадова особа митного органу реєструє подані документи, перевіряє їх і приймає одне з таких рішень:

- про повернення товарів за кордон;
- про проведення митного оформлення товарів;
- про затримку товарів, документів на них та про додаткову перевірку або про вилучення цих товарів;
- про направлення товарів до митного органу призначення під митним контролем.

Рішення про вилучення або повернення вантажів за кордон підтверджується записом від руки в передавальній відомості і в залізничній накладній під найменуванням вантажу: “підлягає вилученню”, “підлягає поверненню” із зазначенням підстав для вилучення або повернення. Запис засвідчується особистою номерною печаткою посадової особи митного органу. Крім того, на вилучений вантаж видається документ установленої митними органами форми.

У випадку, коли вагони затримано для повного або часткового митного оформлення, після сплати належних платежів та дотримання положень чинного законодавства у частині сертифікації продукції, оформлення вантажу проводиться у випадках, встановлених чинним митним законодавством.

Рішення про затримку товарів, документів на них або про додаткову перевірку підтверджується відміткою на залізничній накладній “Пропуск заборонено” під найменуванням вантажу із зазначенням підстав прийняття такого рішення. Відмітка засвідчується відтиском

особистої номерної печатки посадової особи митного органу. Перевізні документи на затримані вантажі знаходяться в митниці до прийняття відповідного рішення. Працівникам станції видається документ встановленої митними органами форми про відмову пропустити вантаж.

Кожна прикордонна передавальна станція, окрім митних органів, вимушена співіснувати ще із декількома додатковими службами, що виконують свої функції. Внаслідок цієї взаємодії виникає багато непорозумінь, що часто і стають причинами затримок вагонів. Одна із причин – заборона подальшого прямування вагонів екологічною службою і (або) службою радіаційного контролю.

При виявленні порушень, у межах своєї компетенції, працівники цієї служби мають право тимчасово заборонити подальше прямування вагонів, що проводиться з порушенням встановлених правил, призупиняти дію виданих дозволів на ввезення і транспортування екологічно небезпечних вантажів при недотриманні визначених законодавством дозволів [5].

У випадку ініціювання затримання вагонів складаються акти перевірок і протоколи про адміністративні правопорушення та розглядаються справи про недотримання норм. Вагони підлягають затримці до усунення порушень.

Наступні перешкоди, що виникають при взаємодії додаткових служб і станцій, це затримки фітосанітарною, ветеринарною, санітарно-карантинною та прикордонною службами.

Контролюючими органами на прикордонних передавальних станціях, кожен у межах своєї компетенції, є: державні інспектори з карантину рослин, санітарно-карантинного контролю, провідні лікарі ветеринарної медицини пункту ветеринарно-санітарного контролю. Здійснюють процедуру інспектування, огляду та аналізу підкарантинних матеріалів і об'єктів, що включає й оформлення відповідних документів [5]. У

разі недотримання норм, що встановлені чинним законодавством, інспектори мають право накладати заборону на подальше прямування вантажів, тобто вагони буде затримано до відповідного розпорядження після здійснення карантинних заходів.

Ще одна причина затримання, що оформлюється у встановленому порядку, «Конвенційна заборона» або тимчасова заборона на ввіз-вивіз якогось з вантажів. Ця причина затримання виникає у вигляді доповнення на документально визначений період. У такому випадку відбувається затримка вагонів на період дії наказу про неприймання однією з країн визначеного вантажу згідно із законодавством та готується необхідна документація.

Суттєвий відсоток затримок вагонів вказується у станційній звітності як «Інші причини». Прикладом такого випадку може бути відсутність календарного штемпеля, навантаження понад вантажопідйомність або затримання для переваження. При перевірці поїзних документів агентами «ПрикордонТЕК» до інших причин затримання було віднесено такі поодинокі випадки, як неправильність заповнення в перевізних документах УМВС графі 20 "Відправником прийняті платежі за наступні транзитні дороги", невідповідність граф додаткової дорожньої відомості, нестачу додаткових екземплярів дорожніх відомостей або неправильність їх заповнення, чи відсутність відповідних печаток. У даній ситуації для найскорішого виправлення браків необхідно визначити чіткий алгоритм дій та вдосконалити рутинну паперову працю [5].

При затримці або поверненні вагонів за будь-якою з розглянутих причин затримок складається акт загальної форми в чотирьох примірниках, із вказівкою порушення в перевізних документах. Перший акт загальної форми додається до перевізних документів. Другий – залишається в справах станції для подання оперативного повідомлення на адресу станції відправлення, станції призначення,

регіонального представництва залізниці, Укрзалізниці для вживання відповідних заходів. Третій надсилається для пред'явлення претензії за затримку вагона на стягнення штрафів і зборів вантажовідправникам або вантажоодержувачам через станцію відправлення або призначення. Четвертий екземпляр залишається в справах служби, що затримала вагон.

В усіх випадках затримок вагонів доводиться виконувати додаткову роботу багатьом співробітникам як станцій, так і організацій-контролерів. Враховуючи, що головним фактором впливу на сумарні витрати ресурсів, що витрачаються на усунення причини затримки вагона, буде час його затримки, необхідно:

- завершити розробку та прийняти в установленому порядку типовий технологічний процес роботи прикордонних станцій та митних органів;
- забезпечити відповідну взаємодію залізниць і всіх контролюючих служб, що забезпечують державний контроль на кордоні;
- продовжити впровадження технології попередньої передачі інформації про вантажі, що просуваються крізь прикордонні станції.

Враховуючи все вищезазначене, можна зробити висновок, що ці заходи щодо вдосконалення взаємодії прикордонних передавальних станцій із державними контролюючими організаціями є важливою умовою інтеграції прикордонних передавальних станцій у транспортно-логістичні кластери.

Таким чином, оформлення комерційних операцій при перевезенні вантажів вимагає значного обсягу ручної праці. Для позбавлення рутинної роботи необхідно від застарілої технології більш активно переходити до використання сучасних технологічних засобів автоматизації.

Дуже перспективний напрямок – створення WEB-офісу вантажних перевезень. В ідеалі за його допомогою

клієнт все зможе зробити, сидячи за своїм персональним комп'ютером. У цьому віртуальному офісі він зможе за мінімальний проміжок часу оформити заявку на укладання договорів з перевезення, зробити попередні розрахунки провізних платежів, оформити перевізні документи. Також передбачається, що клієнт у будь-який проміжок часу зможе отримати інформацію про дислокацію, стан вагонів, контейнерів, виконання перевезення та наявність коштів на власному рахунку.

У межах нарад між українськими залізницями та залізницями європейських країн-сусідів УЗ ініціювала створення міждержавних систем електронного обміну інформацією про вантажообіг. Вже успішно діє система обміну інформацією про вантажообіг між Україною та Росією, що серйозно допомагає при оформленні перевізних документів на прикордонних переходах, надає змогу вантажовідправ-

никам контролювати проходження вантажів, а залізницям ефективно використовувати рухомий склад та оптимізувати перевізний процес. В УЗ сподіваються, що незабаром до подібних заходів залучаться й інші сусідні залізниці [4].

Висновок. Розвиток інформаційного обміну з сусідніми державами і членами ОСЗ з забезпечення попереднього інформування, скорочення часу перебування вантажів під митними операціями, повний контроль за просуванням вантажів створять умови заохочування додаткових обсягів перевезень і підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту [6]. Виходячи з того, що залізничний транспорт фінансово-економічно, технічно та організаційно є найбільш потужною транспортною галуззю, він здатен виконувати провідну роль у створенні регіональних транспортно-логістичних кластерів і їх подальшій роботі.

Список літератури

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 16.11.2011 р. № 1186 про «Порядок розроблення, проведення моніторингу та оцінки реалізації регіональних стратегій розвитку» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://document.ua/pro-zatverdzhennja-porjadku-rozroblennja-provedennja-monitor-doc77169.html>.
2. Альошинський, Є.С. Концепція диверсифікації діяльності залізничного транспорту України на основі створення регіональних транспортно-логістичних кластерів [Текст] / Є.С. Альошинський, Є.І. Балака, Ю.В. Шульдінер, С.О. Світлична, Г.О. Сіваконева // Залізничний транспорт України. – 2012. - № 6.
3. Колісник, Я.В. Організація електронного документообігу на залізниці [Текст] / Я.В. Колісник // Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – Вип. 92. – С. 29-33.
4. Сіваконева, Г.О. Аналіз організації електронного документообігу в системі вантажних перевезень залізничним транспортом України [Текст] / Г.О. Сіваконева // Зб. наук. праць студентів та магістрів: електронне видання. – Харків: УкрДАЗТ, 2010. – Вип. 1. – С. 328-334.
5. Кіхтева, Ю.В. Удосконалення функціонування інформаційної підсистеми прикордонних передавальних станцій [Текст]: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 / Ю.В. Кіхтева. – Харків, 2010. – 190 с.
6. Ивашук, В. Конкурентоспособный сервис на железнодорожном транспорте Украины [Текст] / В. Ивашук // Альманах международного экспедитора. – 2007. – № 1. – С. 187-191.

Ключові слова: транспортно-логістичний кластер, прикордонна передавальна станція, електронний документообіг, комплект перевізних документів, затримка вагона, транспортний процес, ресурсозберігаюча технологія.

Анотації

Стійкість української економіки залежить від здатності кожного регіону успішно конкурувати на світовому ринку транспортних перевезень. У зв'язку з цим набуває актуальності кластерний підхід, згідно з яким конкурентоспроможність регіону залежить від наявності на його території кластера взаємопов'язаних галузей. На підставі відтворення технології функціонування прикордонної передавальної станції виявлено, що найбільший вплив на швидкість передачі вагонопотоку за кордон мають прості вагонів під технологічними операціями, більшість з яких виникають під час обробки поїзної інформації та подальшого юридичного опрацювання. Проведено обґрунтування доцільності удосконалення функціонування прикордонних передавальних станцій як учасника транспортно-логістичного кластера конкурентоспроможного регіону.

Устойчивость украинской экономики зависит от способности каждого региона успешно конкурировать на мировом рынке транспортных перевозок. В связи с этим приобретает актуальность кластерный подход, согласно которому конкурентоспособность региона зависит от наличия на его территории кластера взаимосвязанных отраслей. На основании воспроизведения технологии функционирования пограничной передаточной станции обнаружено, что наибольшее влияние на скорость передачи вагонопотоков за границу имеют простые вагонов под технологическими операциями, большинство из которых возникают при обработке поездной информации и дальнейшей юридической проработке. Проведено обоснование целесообразности усовершенствования функционирования пограничных передаточных станций как участников транспортно-логистического кластера конкурентоспособного региона.

Stability of Ukrainian economy depends on the ability of each region to compete successfully in the global transport market. In this connection becomes urgent cluster approach, whereby the competitiveness of the region depends on the presence in its territory cluster of related industries. Based on rendering technology functioning border transfer stations found that the greatest impact on car traffic speeds abroad are simple cars for technological operations, most of which occur during the processing of train information and further legal processing. A rationale for improving the functioning of cross-border transfer station as a participant in transport and logistics cluster competitive region.