

ОРГАНІЗАЦІЯ ЗОВНІШНЬО-ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ПОЛІТИЧНОГО І ЕКОНОМІЧНОГО СУВЕРЕНІТЕТУ ДЕРЖАВИ

В.М. ГУРНАК

Одразу ж після набуття політичного і економічного суверенітету України постало питання про умови забезпечення нормального функціонування комплексу в міждержавному вантажному та пасажирському сполученні.

За своїм географічним розташуванням Україна стала в певній мірі транзитною країною, залізничний транспорт якої безпосередньо взаємодіє з залізницями Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Молдови, Російської Федерації, Білорусі, а через залізнично-морську паромну переправу — і з Болгарією.

Тому в першу чергу постало питання забезпечення економічно-правового регулювання взаємодії залізничного транспорту нашої країни з залізницями інших держав. Потрібно було виробити концепцію укладання міждержавних і відомчих угод з метою захисту інтересів залізниць, вантажовідправників і вантажоодержувачів України.

Виходячи з цього, Управлінням зовнішніх зв'язків Укрзалізниці були розроблені за участю митних, прикордонних та інших державних органів тексти проектів міжурядових угод. Після копіткої роботи на двосторонніх переговорах експертів Укрзалізниці по узгодженню різних економічних, технологічних, фінансових, юридичних та інших аспектів статей тексту було укладено Угоди про діяльність залізничного транспорту між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь (у грудні 1992 року), Молдови (у березні 1993 року) і Російської Федерації (у травні 1993 року). В цих Угодах стверджувалось невід'ємне право держав на власність залізничного транспорту у межах своїх національних кордонів.

Оскільки в колишньому Радянському Союзі діяв принцип екстериторіальності, тому була проведена робота по визначенню нових залізничних перехідних пунктів і передача або прийняття країнами основних фондів залізниць. Так, частина залізничних дільниць Білоруської залізниці на території України була передана Львівській і Південно-Західній залізницям і навпаки — частина їх дільниць була передана білорусам. Частина дільниць Московської залізниці в Чернігівській та Сумській областях була передана Південно-Західній залізниці, а Білгородський відділок Південної залізниці був переданий повністю Росії.

Все це дуже непроста робота, оскільки тут тісно переплітаються питання громадянства залізничників, їх соціального захисту при визначенні пенсій та пільг, розміру заробітної плати, економічні та майнові проблеми. Особливо це стосується тих дільниць, що розташовані на території однієї держави, але технологічно зв'язані з залізницею другої держави. Наприклад, на Південно-Західній залізниці на півночі Чернігівської і Київської областей проходить лінія Чернігів—Овруч, на якій 21 км в районі станцій Іюлча і Посудово знаходиться на території Білорусі і згідно вищезазначених Угод належить Білоруській залізниці, хоч ніякого технологічного зв'язку з нею не має. Після обопільного обговорення було досягнуто домовленості про орендну форму передачі цієї дільниці Південно-Західній залізниці з відповідною платою за це Білоруській залізниці. На сході Луганської області проходить понад 30 км Південно-Східної залізниці Мініс-

терства шляхів сполучення Росії. Тому ця дільниця від станцій Гармашевка до Чертково повинна передатися з усіма основними фондами у власність Донецької залізниці.

Якщо з білоруською і російськими залізницями ця робота здійснюється шляхом досягнення розумних компромісів, то з Молдовською залізницею виникли великі ускладнення. Справа в тому, що молдовська сторона вимагає укладання спочатку міждержавної угоди щодо майнових стосунків і точного визначення державного кордону між Молдовою і Україною. Дійсно, тут є особливі складнощі. Так, наприклад, на залізничному вузлі Бессарабська (Бессарабська) державний кордон розрізає його надвоє, тобто частина об'єктів знаходиться на території України (рефрижераторне депо, лікарня та залізнична школа і т.д.), а інша — на території Молдови. На півночі цієї країни з 130 кілометрів дільниці Мамалига — Окниця Молдовської залізниці на території Молдови знаходиться лише 87 кілометрів, а дільниця в чотирьох місцях перетинає державний кордон двох країн. На півдні України розташована дільниця Фрикацей — Рені, що веде до молдовського залізничного прикордонного переходу на Галац (Румунія). Загалом на території України розміщені 12 залізничних станцій та ряд інших об'єктів. Всі вони у відповідності з Законом України від 10 вересня 1991 року «Про підприємства, установи і організації союзного підпорядкування, розташовані на території України» є власністю нашої держави.

Незважаючи на це, молдовська сторона заперечує проти реалізації українською стороною свого права власності на майно зазначених об'єктів, вважаючи, що з часу ліквідації союзного Міністерства шляхів сполучення Молдовська залізниця у повному складі перейшла у власність Республіки Молдова. Крім цього, Молдовою ставиться ще й питання зміни державного кордону, який проходить через селище поблизу станції Бессарабська. На наш погляд, це суперечить Алматинській декларації країн-учасниць СНД від 21 грудня 1991 р., де учасники зустрічі, в тому числі і Республіка Молдова, визнали територіальну цілісність і недоторканість кордонів один одного.

Треба зазначити також, що на станціях Рені і Ларга Молдовської

МІЖДЕРЖАВНЕ СПОЛУЧЕННЯ

залізниці, які розташовані на території України, діють підрозділи молдовської поліції, які охороняють залізничні об'єкти і підкоряються законам Молдови. На наш погляд, найбільш прийнятною формою тут може бути оренда цих залізничних дільниць. Що ж стосується майнових питань на залізничному вузлі Бессарабська та на інших станціях, то на нашу думку, їх треба вирішувати на міждержавному рівні з обов'язковою попередньою делімітацією і демаркацією державного кордону.

Підписання міжурядових угод про діяльність залізничного транспорту дає правову основу для розробки і укладання відомчих угод і договорів. Все це вимагало застосування, іноді і створення і опрацювання великої кількості нормативних документів, вироблення своїх підходів для захисту інтересів Укрзалізниці.

За станом на 1 вересня 1994 року міждержавні угоди по діяльності залізничного транспорту укладені також між Урядом України і Урядами Киргизстану (лютий 1993 р.), Узбекистану (лютий 1993 р.), Казахстану (лютий 1993 р.), Грузії (квітень 1993 р.), Республіки Польща (червень 1993 р.).

Міжіншим, останньою угодою передбачено розробити умови курсування польських поїздів по території Львівської області на вузькоколінійній дільниці Хирів — Нижанковичі. Зокре-

ма, на прохання місцевих держадміністрацій передбачено рух поїздів до станції Хирів з посадкою і висадкою пасажирів, що звичайно вимагає створення умов для митного, прикордонного, фітосанітарного та інших видів контролю. В травні 1994 року після виконання необхідних процедур було відкрито новий міждержавний залізничний перехід Хирів (Україна) — Кросценко (Польща), а в 1995 році — через Рава-Руську.

Указом Президента України від 26 листопада 1992 року «Про Міністерство транспорту України» в ньому було створено департаменти, в тому числі і залізничний. В березні 1993 року Кабінет Міністрів України затвердив положення про Мінтранс України, однією з функцій якого стало укладання міждержавних угод з питань транспорту.

З появою департаменту залізничного транспорту в питаннях зовнішніх стосунків для Укрзалізниці настало погіршення. Факти вперта річ, а вони свідчать ось про що.

Всі вищезазначені підписані міждержавні Угоди були розроблені і погоджені з відповідними структурами нашої держави та виконані необхідні процедури щодо їх парафування і підписання Укрзалізницею. Остання така міждержавна Угода була підписана 12 червня 1993 року з Республікою Польща. Укрзалізницею в Міністерство транспорту України після

цього були передані всі розробки проектів міжурядових Угод, причому у Литві, наприклад, було навіть погодження з Литовським Міністерством сполучень. Не було розбіжностей по Угоді також з Туркменською залізницею. Проте, з червня 1993 року до 1 січня 1995 р. жодної Міждержавної Угоди Україною не було укладено. Особливо негативно впливала відсутність таких Угод з Угорщиною, Болгарією, Словаччиною, Румунією та іншими. Мабуть це стало однією з причин, що постановою Кабінету Міністрів України від 13 травня 1994 р. № 308 «Про державну підтримку залізничного транспорту у 1994 році» на Укрзалізницю знову було покладено функцію «участь у підготовці Міжнародних договорів України з питань загальнодержавної власності», а в 1995 році департамент залізничного транспорту в структурі Мінтрансу України було ліквідовано. Слід відзначити, що в 1995 році на рівні Урядів були підписані Угоди про прикордонне залізничне сполучення з Угорщиною і Словаччиною, а також Угода про спільну з Болгарією експлуатацію паромної переправи Іллічівськ — Варна.

Поряд з двосторонніми відносинами важливою ланкою є робота по багатосторонньому міждержавному співробітництву.

На початку 1992 року глави держав — країн СНД прийняли рішення про створення Ради по залізничному транспорту СНД. В роботі Ради бе-



XIII Засідання Ради по залізничному транспорту держав-учасниць Співдружності. Травень 1995 р. Із архіву М.САДОВОГО.

МІЖДЕРЖАВНЕ СПОЛУЧЕННЯ

руть участь також і країни Прибалтики. Тут після великої підготовчої роботи були узгоджені умови розподілу парку вантажних вагонів і контейнерів колишнього Радянського Союзу. Приймаються важливі рішення, що стосуються всіх залізниць, зокрема пасажирських і вантажних тарифів в міждержавному сполученні, функціонування автоматизованої системи по резервуванню та продажу пасажирських квитків «Експрес-2», налагодження роботи рефрижераторного рухомого складу, правила транзитних перевезень тощо.

З метою правового забезпечення безперебійної роботи українських залізничних переходів з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією на початку 1992 року Кабінет Міністрів України звернувся до Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), яка була створена ще в 1955 році, про визнання її Статуту і з проханням прийняти в її члени Державну адміністрацію залізничного транспорту України. В червні 1992 року на XX сесії Наради Міністрів транспорту ОСЗ Укрзалізниця стала повноправним членом ОСЗ та отримала право застосувати Угоди про міжнародне залізничне вантажне і пасажирське сполучення (СМГС і СМПС), Єдиний транзитний тариф (ЄТТ), Правила користування вагонами в міжнародному залізничному сполученні (ППВ) та інше. Після проведення Укрзалізницею необхідної процедурної роботи (по зміні тарифних відстаней, визначення пунктів переходу, встановлення розрахункових ставок, умов розрахунків тощо) Кабінетом Міністрів України 4 квітня 1993 року було прийнято постанову № 246.

Після багатомісячних узгоджень і знаходження прийнятних компромісів Міжнародний союз залізниць (МСЗ), який об'єднує залізниці п'яти континентів, встановив для Державної адміністрації залізничного транспорту України перехідний період членства в зв'язку з скрутним економічним становищем Укрзалізниці, тобто тепер наш щорічний членський внесок як активного члена зменшено у 8 разів. Угода про це була підписана між МСЗ та Укрзалізницею 28 грудня 1993 року. Членство в МСЗ дає можливість використання передових технологій будівництва сучасного рухомого складу, систем управління експлуатаційною роботою, навчання кадрів методам менеджменту і маркетингу,

отримання необхідної інформації та інше.

Кабінет Міністрів України 11 липня 1994 року прийняв постанову № 474 «Про впорядкування участі міжнародних організацій, членом яких є Україна». В ній юридично визначена відповідальність Укрзалізниці як сторони відповідних конвенцій та угод Організації співробітництва залізниць та Міжнародного союзу залізниць.

Треба також підкреслити, що налагодженню двостороннього співробітництва сприяє і те, що Укрзалізниця уже має своїх представників при генеральних дирекціях залізниць Болгарії, Угорщини, Польщі, Словаччини, а також при Міністерстві шляхів сполучення Російської Федерації.

Представляємо автора статті



ГУРНАК Віталій Михайлович, кандидат технічних наук, закінчив Московський інститут інженерів залізничного транспорту за фахом інженер-експлуатаційник та Київський інститут народного господарства за фахом економіст.

Працював на різних інженерно-технічних посадах станції Дарниця, заступником начальника Київської дистанції вантажно-розвантажувальних робіт, начальником технічного відділу служби руху Південно-Західної залізниці. Був референтом відділу транспорту Ради Міністрів України, начальником підвідділу та заступником начальника відділу транспорту Держплану та Мінекономіки України. З травня 1992 року був призначений начальником Управління зовнішніх зв'язків Укрзалізниці. В січні 1995 р. захистив дисертацію на звання доктора економічних наук. Працює консультантом Укрзалізниці по зовнішньоекономічних питаннях.

З 1984 року представляє Україну в Комітеті внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, бере участь в роботі комісій та сесій Організації співробітництва залізниць.

Має понад 60 друкованих праць, в тому числі в журналах "Железнодорожный транспорт", "Промышленный транспорт", "Економіка України", "Механізація і автоматизація управління", "Матеріально-технічне забезпечення", бюлетені Організації співробітництва залізниць тощо. Окремі статті видані німецькою, польською і китайською мовами. Почесний залізничник.

За участь у ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС у 1986 році нагороджений Грамотою Верховної Ради України.

□ Окончание, начало на стр. 25.

1. Определить дизайн-организацию в статусе одного из головных разработчиков и исполнителей программы развития ЖДС Украины и возложить на нее полную ответственность за дизайн-эргономическое обеспечение соответствующих видов работ в интересах отрасли.

2. Разработать дизайн-программу как составную часть общей научно-технической программы развития ЖДС Украины.

3. Создать нормативную базу дизайн-эргономического обеспечения проектной и производственной деятельности как самой ЖДС Украины, так и предприятий, выпускающих научно-техническую продукцию по ее заказам.

Институт дизайнера (г. Харьков) имеет достаточно большой опыт решения железнодорожных проблем средствами дизайнера. Сотрудничая с бывшим МПС СССР и подведомственными ему предприятиями, он разработал и принял участие в осуществлении дизайн-программы «Магистраль» и ее подпрограмм: «Вокзал», «Диспетчер», «Горки», «Курс», «Метро», «Высокоскоростная магистраль» и др.

В настоящее время Институт дизайнера плодотворно сотрудничает с рядом главных управлений госадминистрации Укрзалізниці и ПО «Лугансктепловоз».

Надеемся, что в последующих выпусках журнала специалистам Института дизайнера (г. Харьков) будет предоставлена возможность более подробно поделиться опытом и своими взглядами на организацию и содержание дизайнерских работ в интересах ЖДС Украины.

Полагаем, что информация, помещаемая в данной рубрике, будет интересна для тех, кто намерен в своей работе широко использовать средства и методы дизайнера, богатый опыт и профессионализм специалистов Института дизайнера и других дизайнерских организаций.

Представляем авторов статьи

ЗЛАТОПОЛЬСКИЙ Леонид Александрович, заместитель директора Института дизайнера (г. Харьков), кандидат технических наук.

ВИСМАН Яков Самойлович, старший научный сотрудник Института дизайнера (г. Харьков).