



Вручення "Знака за заслуги перед транспортом Республіки Польща" Генеральному директору Укрзалізниці Леоніду Железняку. Київ, грудень 1994 р.

## ОСНОВНІ НАПРЯМИ МІЖНАРОДНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Ю.Й. ПЕРОГАНИЧ

Забезпечення входження залізничного транспортного комплексу України до європейської та світової транспортної системи є одним з основних завдань Державної адміністрації залізничного транспорту України. Для вирішення цього завдання Укрзалізниця бере участь у підготовці міжнародних угод з питань діяльності залізничного транспорту, у підготовці та проведенні міжнародних нарад, конференцій, інших форумів, представляє інтереси залізничного транспорту України в міжнародних транспортних організаціях. Для безпосереднього виконання і координації цієї роботи створене Управління зовнішніх зв'язків Укрзалізниці.

Міжнародні відносини Укрзалізниці організовані як на двосторонній основі, так і на багатосторонній, тобто в рамках міжнародних транспортних організацій, до складу яких входить Укрзалізниця.

### Міжнародні транспортні організації

Рада по залізничному транспорту держав-учасниць Спів-

дружності. Утворена рішенням голів урядів СНД Рада по залізничному транспорту держав — учасниць Співдружності на сьогодні є найважливішим органом, що координує на міждержавному рівні питання взаємодії залізниць, які раніше управлялися Міністерством шляхів сполучення СРСР.

Крім дійсних членів Ради — голів залізничних адміністрацій всіх країн СНД — в її роботі частково беруть участь і керівники залізниць країн Балтії.

Питання для вирішення на засіданнях Ради як правило розглядаються на нарадах уповноважених експертів в проміжках між засіданнями Ради. Постійно діючим виконавчим органом Ради є Дирекція, що знаходиться в Москві (Російська Федерація).

З моменту утворення (14 лютого 1992 р.) вже проведено 14 засідань Ради. В рамках Ради прийнято більше двадцяти багатосторонніх міжнародних договорів. Серед питань, що розглядалися на її засіданнях, такі надзвичайно серйозні — як розділ між державами СНД і Балтії парку вантажних вагонів, парку контейнерів, ство-

рення системи розрахунків за вантажні і пасажирські перевезення, за користування вагонним парком. На сьогодні одним з найактуальніших є питання переходу з балансового на пономерний метод обліку вантажних вагонів і зміни системи розрахунків за їх користування.

Під егідою Ради перед початком кожного фрактового року проводиться тарифна конференція залізничних адміністрацій країн СНД і Балтії, на якій визначаються основні принципи формування тарифів за вантажні перевезення, спільні для всіх адміністрацій. Останнє засідання тарифної конференції відбулося 10—12 січня 1996 р. в Донецьку. В роботі конференції як спостерігачі брали участь залізниці Ісламської Республіки Іран.

**Організація співробітництва залізниць (ОСЗ).** Членами ОСЗ є транспортні міністерства або центральні державні органи транспорту, а також залізниці 24 країн, в тому числі всіх держав СНД і Балтії, а також держав колишнього, так званого, соціалістичного табору. Статус спостерігачів в ОСЗ мають адміністрації Німецьких, Французьких і Грецьких залізниць.

Виконавчий орган — Комітет ОСЗ знаходиться в Варшаві, Польська Республіка.

Нарада Міністрів транспорту, що проводиться щороку, є вищим керівним органом ОСЗ. Конференція Генеральних Директорів (відповідальних представників) залізниць, яка проводиться не рідше одного разу на рік, є керівним органом по співробітництву на рівні залізниць.

Головним завданням ОСЗ є створення передумов для здійснення міжнародних залізничних перевезень в напрямку між Європою і Азією.

Робочі органи ОСЗ — п'ять Постійних комісій ОСЗ ведуть серед інших питання:

- Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС);
- Угоди про міжнародне вантажне сполучення (УМВС), Службової інструкції до УМВС і додатків до УМВС, в тому числі — Правил перевезення небезпечних вантажів;
- договору про Правила користування вагонами в міжнародному сполученні (ПКВ) і самих правил;
- договору про Правила про розрахунки за перевезення в міжнарод-

ному пасажирському і вантажному сполученнях;

— розробки пам'яток — стандартів по уніфікації технічних засобів залізниць, класифікації і кодування, безперервової технології і електронного обміну даними в вантажному сполученні, питання розробки системи співрозмірних статистичних показників, ведення Гармонізованої номенклатури вантажів.

Наступне, VIII засідання Конференції Генеральних директорів ОСЗ буде проходити у кінці квітня цього року у Львові.

**Міжнародний союз залізниць (МСЗ).** МСЗ був заснований в 1922 році і з того часу став найбільшою організацією залізниць як за кількістю членів організації (47 дійсних, 30 асоційованих і 20 приєднаних), так і за шириною спектру її діяльності. Метою цієї діяльності є сприяння співробітництву залізниць і розвитку залізничного виду транспорту для посилення його конкурентоспроможності, особливо в міжнародних перевезеннях. МСЗ поширює серед своїх членів інформацію про найсучасніші технології і методи управління, визначає спільні доводи на користь підтримки ролі залізничного транспорту.

З цієї метою МСЗ розвиває стандарти, інструкції, правила, взаємодіє з іншими органами для представництва і захисту спільних інтересів його членів, виконує і управляє проектними і науково-дослідними роботами, сприяє обміну інформацією і досвідом, укладає угоди з міжнародними організаціями і забезпечує коорди-

націю і послідовність в діях міжнародних організацій, що спеціалізуються в залізничних справах.

Штаб-квартира МСЗ в Парижі координує роботу трьох комісій (пасажирська, вантажна, інфраструктури) і п'яти комітетів (дослідження і розвиток, тяга і рухомий склад, колія і споруди, фінанси, інформаційні технології). Новостворений в МСЗ спеціалізований підрозділ Схід—Захід почав роботу по прискоренню інтеграції залізниць Центральної, Східної і Західної Європи. На підтримку цілей, визначених МСЗ, дослідження і проекти веде Європейський інститут залізничних досліджень (ЄІЗД). МСЗ репрезентує залізницю у відносинах з більше як 40 міжурядовими органами і торговими асоціаціями.

Укрзалізниця є дійсним членом МСЗ, але на перехідний період має угоду про сплату до загального бюджету МСЗ внеску тільки за один голос замість восьми, які випливають зі статуту організації.

Співробітництво Укрзалізниці з МСЗ стримується рядом чинників, а саме:

1. Наявністю серед офіційних мов МСЗ тільки англійської, французької і німецької.

2. Відмінністю і неможливістю в близькій перспективі застосування більшості технічних стандартів на обладнання, рухомий склад, оснастку для утримання інфраструктури.

3. Відсутністю в Укрзалізниці парку вагонів, що задовольняють вимогам правил РІВ (Правила про взаємне користування вантажними вагонами у

міжнародному сполученні) і незначна кількість пасажирських вагонів, які задовольняють вимогам правил РІЦ (Правила взаємного користування вагонами, що курсують в прямих міжнародних сполученнях).

4. Необхідністю сплати внесків в спеціальні бюджети для участі в роботах окремих комісій і комітетів МСЗ, в роботах, які проводить ЄІЗД

5. Територіальною віддаленістю штаб-квартири і відповідно необхідністю нести витрати грошей і часу для поїздок на заходи МСЗ.

Незважаючи на перспективність членства Укрзалізниці в МСЗ, особливо в зв'язку з тенденцією розширення зв'язків України і Європейського Союзу (ЄС), доцільність такого членства при сучасному фінансовому стані навіть на існуючих пільгових умовах підлягає додатковому вивченню.

#### Двосторонні відносини

Двосторонні міжнародні відносини Укрзалізниці можна умовно розділити на торговельно-економічні (комерційні) та відносини некомерційного характеру.

Комерційні відносини оформляються договорами, контрактами на купівлю різноманітної продукції, матеріалів та послуг для забезпечення функціонування залізничного транспорту (паливно-мастильних матеріалів, рухомого складу і запчастин до нього, матеріалів верхньої будови колії, системи електропостачання, зв'язку, обчислювальної техніки, науково-дослідні і проектно - пошукові роботи тощо), на продаж уживаної і непридат-

## ТРАНС'ЄВРОПЕЙСЬКІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

На другій Всеєвропейській Конференції Міністрів Транспорту, що відбулася з 14 по 16 березня 1994 року на Криті, було підписано Меморандум про порозуміння щодо розвитку пріоритетних транспортних коридорів в Центральній і Східній Європі. Чотири з них мають пряме відношення до України. Це, згідно Критської класифікації:

**Третій коридор:** Берлін — Бреслау — Катовіце — Львів — Київ

**П'ятий коридор:** Трієст/Копер — Постойна — Любляна — Будапешт — Ужгород — Львів

**Сьомий коридор:** Дунайський

**Дев'ятий коридор:** Пловдив — Бухарест — Кишинів — Любашівка — Київ — Вітебськ — Псков — Санкт-Петербург — Гельсінкі, а також відгалуження:

IX А: Одеса — Любашівка

IX В: Київ — Мінськ — Вільнюс — Каунас — Клайпеда

IX С: Київ — Москва

Розробка транспортних магістралей вздовж цих коридорів проводиться в рамках ЄС Робочою групою з питань транспорту Г-24 (назва утворена за кількістю країн-учасниць). Укрзалізниця зацікавлена в цій роботі, залученні для розвитку залізничних магістралей інвесторів, включаючи приватних, із країн — членів Європейського Союзу. Залучення коштів ЄС для розвитку транспортної інфраструктури, і зокрема залізничної, як найбільш екологічно безпечної, сприяло б розвитку виробничих сил України.

Огляд досягнутих домовленостей і роботи, що виконується по активізації залізничних перевезень вздовж цих коридорів, включаючи комбіновані (інтермодальні) перевезення, перевезення в контейнерах має стати предметом окремої публікації.

ної для використання продукції (рейки, рухомий склад тощо), а також договорами про організацію перевезень експортно-імпорتنих і транзитних вантажів залізницями України, іншими договорами комерційного характеру.

Відносини некомерційного характеру оформляються договорами, угодами, протоколами, які регулюють умови перевезень вантажів і пасажирів, умови залізничного сполучення через державний кордон, порядок взаємного користування рухомим складом, порядок розрахунків, умови науково-технічного співробітництва, інформаційного обміну тощо. Від урегульованості цих відносин також значною мірою залежать фінансові показники Укрзалізниці.

Управлінням зовнішніх зв'язків Укрзалізниці разом з її іншими підрозділами проведено значну роботу по підготовці і укладанню угод про співробітництво в області залізничного транспорту, угод про залізничне сполучення через державний кордон з сусідніми державами.

Повністю урегульовані питання прикордонного залізничного сполучення з Російською Федерацією, Білорусією, Польською Республікою. Протягом 1995 року на рівні урядів підписані прикордонні угоди з Угорською і Словацькою Республіками, Угода про спільну експлуатацію поромної переправи Іллічівськ — Варна з

## ДИРЕКТИВА ЄС 91/440

*Для інтеграції України в ЄС необхідно гармонізувати (узгодити) національне законодавство України із загальноєвропейськими нормами.*

*Взаємовідносини держави і залізничного транспорту в країнах — членах ЄС визначаються відповідно до вимог Директиви ЄС 91/440.*

**Згідно цієї директиви країни — члени ЄС мають:**

1. Надати їхнім національним залізничним системам повну господарську самостійність.

2. Провести санацію їх фінансового стану і списати борги.

3. Відділити інфраструктуру (будівництво і утримання колії, контактної мережі, сигналізації, автоблокування, зв'язку, розробка графіків і управління рухом) від експлуатаційної діяльності (рухомий склад, пасажирська і вантажна комерція), принаймні в фінансовій сфері, і не допускати перерозподілу субсидій. Розділним має бути управління пасажирським і вантажним господарствами, їх фінансування.

4. Гарантувати на певних фінансових умовах вільний доступ третіх сторін, в тому числі з інших країн, до різних елементів залізничної інфраструктури.

5. Залишити виконання залізницями соціально значимих функцій тільки на певних комерційних умовах.

*Більшість з приведених положень не є новими. Але особливо слід виділити пункти 3 і 4. При реалізації закладених в них ідей, для забезпечення конкурентності з автомобільними шляхами утримання інфраструктури має залишитися за державою. При цьому орган, який управляє інфраструктурою, розробляє графіки руху і продає «нитки» графіку як правило комерціалізованим експлуатаційним підрозділам на конкурсній, конкурентній основі.*

*Для гармонізації законодавства України відповідно до названої директиви необхідно провести детальний її аналіз, вивчити досвід держав — членів ЄС щодо впровадження положень директиви на власних мережах.*

Республікою Болгарія. В 1995 році підписані також прикордонні угоди між Укрзалізницею і Акціонерним товариством Угорських залізниць, між Укр-

залізницею і залізницями Словацької Республіки. З Державним об'єднанням Болгарських залізниць за участю пароплавств України і Болгарії підписані правила експлуатації поромної переправи Іллічівськ — Варна і угода про спільний вагонний парк.

В даний час проводиться інтенсивна робота по підготовці міжурядової і міжвідомчої угод про прикордонне сполучення з Румунією. Досі ще остаточно не урегульовані питання прикордонного залізничного сполучення з Молдовою. Ці питання будуть вирішені після проведення Україною і Молдовою делімітації державного кордону і передачі Україні того майна Державного підприємства «Залізниця Молдови», яке знаходиться на території України.

### **Перспективи. Співробітництво з Європейським Союзом**

В Західній і Центральній Європі зараз відбуваються значні політичні і економічні зміни. Все голосніше заявляє про себе Європейський Союз, прообраз Сполучених Штатів Європи. Україна вже прийнята до складу Ради Європи і ставить перед собою завдання отримання в перспективі повно-



Париж, грудень 1994 року. Група по статистиці МСЗ на фоні Ейфелевої башти.  
Фото із архіву автора.

правного членства і в ЄС. В зв'язку з тенденцією розширення зв'язків України і ЄС необхідно виділити два аспекти, які вже визначають розвиток залізниць в Центральній Європі і починають впливати і на залізницю України. Це проекти транс'європейських транспортних коридорів і Директива ЄС 440/91.

**Перспективи. Застосування західноєвропейського транспортного права**

В країнах Західної і Центральної Європи, Близького і Середнього Сходу загальні питання залізничних перевезень урегульовані вищезазначеними правилами РІВ і РІЦ, а також Конвенцією про міжнародне залізничне сполучення (КОТІФ) і додатками до неї—Єдиними правовими приписами до Угоди про міжнародних залізничних перевезеннях пасажирів і багажу (ЦІВ) і Єдиними правовими приписами до Угоди про міжнародні залізничні перевезення вантажів (ЦІМ).

Звичайно, перелом транспортно-го права на західних кордонах України з ЦІМ на УМВС і навпаки не сприяє залученню вантажопотоків. Особливо це стосується транзиту через Україну, що не зачіпає країн СНД. Як приклад можна привести перевезення в напрямку Північ—Південь по транспортному коридору із Скандинавії, півночі Німеччини через Польщу і далі по переходу Мушина — Плавеч через Словаччину, по переходу Чіерна над Тисою — Чоп, європейською колією без перестановки і перевантаження через Україну на перехід Дяково — Халмеу і далі через Бухарест з розгалуженнями через Констанцу в Турецький порт Самсун і другим напрямом на Болгарію, Грецію, в порти для зв'язку з Близьким Сходом.

Необхідність подвійного оформлення вантажних документів через неприєднаність України до КОТІФ (ЦІМ) стримує також перевезення на напрямку між Польщею і Румунією через Перемишль, Мостиську, Вадул Сірет, Дорнешти.

Слід також розглянути можливість застосування транспортного права КОТІФ для експортних та імпорتنних перевезень між Україною і країнами Центральної і Західної Європи. Такі перевезення не зачіпають країни, які застосовують виключно транспортне право УМВС.

Приєднання Укрзалізниці до угоди РІВ поки що не має сенсу через відсутність у нас для сполучення без



Так зустрічали на Київській землі Олександра Янішевського, Генерального директора Польських державних залізниць. Київ, грудень 1994 р.

перевантаження між Україною і країнами, що використовують колію шириною 1435 мм, власного або арендованого парку вантажних вагонів для такої колії.

**Висновки**

При сучасному швидкому розвитку комбінованих перевезень, інформаційних технологій, підвищенні міжнародного розподілу і спеціалізації виробництва розвиток залізничного транспорту без міжнародного співробітництва, в самоізоляції неможливий.

Той факт, що при загальному зменшенні на 11,7% відправлення вантажів по Україні в 1995 р. в порівнянні в 1994 р. зменшення вантажообігу складо тільки 2,3% (195,8 млрд. т-км. в 1995 р. проти 200,4 млрд. т-км. в 1994 р.) говорить про збільшення транзитних та імпорتنних перевезень і є в значній мірі наслідком і свідченням плідності зусиль по активізації міжнародного співробітництва.

**Представляємо автора статті**



ПЕРОГАНІЧ Юрій Йосипович, 1961 року народження, інженер-економіст, закінчив Київський економічний університет, факультет «Організація механізованої обробки економічної інформації».

З 1979 по 1991 рік працював на різних посадах в інформаційно-обчислювальному центрі Південно-Західної залізниці, де впроваджені його програмно-технологічні розробки, зокрема в системах оперативної звітності. З 1992 року — заступник начальника служби статистики Південно-Західної залізниці, заступник начальника Управління статистики Укрзалізниці. З червня 1993 року — заступник начальника Управління зовнішніх зв'язків — начальник відділу співробітництва з країнами ОСЗ і МСЗ.

Володіє англійською та польською мовами. В 1994 році проходив стажування в Тайвані і отримав сертифікат Фонду розвитку міжнародного економічного співробітництва (IECDF).

Неодноразово публікувався в виданнях видавництва «Транспорт України».