

УКРАЇНСЬКА ЗЕРНОВА АСОЦІАЦІЯ

УКРАЇНСЬКА ЗЕРНОВА АСОЦІАЦІЯ

вул. Коновальця, 36-Д,
6-й поверх
м. Київ, Україна, 01133
e-mail: inbox@uga.kiev.ua



UKRAINIAN GRAIN ASSOCIATION

36-D, Konovaltsia Str.,
Floor 6
Kiev, Ukraine, 01133
e-mail: inbox@uga.kiev.ua

Тел./факс: (044) 492-39-68, 492-39-69

ЗАЯВА

Української зернової асоціації щодо незадовільної роботи ПАТ «Укрзалізниця»

Українська Зернова Асоціація (далі - УЗА) – це об'єднання виробників, переробників та найбільших експортерів зерна, які щорічно експортують близько 90% української зернової продукції. Основною метою діяльності УЗА є сприяння формуванню та розвитку загальнонаціонального ринку зерна в Україні, а також, утворення необхідних організаційних, економічних, правових та соціальних умов в інтересах розвитку бізнесових структур ринку зерна в Україні.

Як відомо, близько 70% зерна, що екпортується з України, перевозиться залізничним транспортом. ПАТ «Українська залізниця» є суб'єктом природної монополії на товарному ринку користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, а також, суміжному з ним ринку внутрішніх перевезень вантажів залізничним транспортом.

Останнім часом гостро постала проблема забезпечення подання ПАТ «Українська залізниця» залізничних вагонів під навантаження на зернові склади з метою постачання зерна на експорт через морські порти України. За наявною інформацією, більшість вагонів-зерновозів інвентарного парку ПАТ «Українська залізниця» були введені в експлуатацію в 70-80-х роках минулого століття та строк експлуатації яких вже давно минув. Незважаючи на те, що має місце щорічне зростання експортних можливостей зернових українськими експортерами, нам не зрозуміло, чому ПАТ «Українська залізниця» не ставить за мету використання коштів від підвищення тарифів за користування вагонів-зерновозів на будівництво нових вагонів.

Ми, Українська зернова асоціація, наголошуємо на необхідності врахувати пропозиції та зауваження громадськості та бізнесу, а саме:

1. Оприлюднити алгоритм розподілу вагонів –зерновозів та локомотивної тяги, в тому числі іноземного парку, що порожнім повертається до країни реєстрації; а також врахувати розподіл вагонних маршрутів в розрізі всієї країни, а не тільки регіонів та окремих

компаній. Крім того, оприлюднити результати та архів розподілу вагонів –зерновозів за минулий рік;

2. Збільшити інвестиції у будівництво вагонів – зерновозів та локомотивної тяги, шляхом внесення змін до фінансового плану компанії;

3. Інтенсифікувати питання впровадження приватної тяги, яке передбачене угодою про Асоціацію України з ЄС;

4. Переглянути в цілому процедури проведення дерегуляції в сфері залізничного транспорту та підвищення тарифів на залізничні вантажні перевезення для вагонів-зерновозів і запровадити нову вартість послуг за користування вагонами Укрзалізниці не з 19 лютого 2018 року, а з 1 липня 2018 року, адже компанії, які забезпечують експорт зерна і надходження валютної виручки в країну, працюють за маркетинговим роком, а не календарним. Крім того, передбачити прогнозованість зміни вартості перевезення зерна у майбутньому;

5. Збільшити оборотність вагонів, що зменшилася на 20-40% в порівнянні з минулим роком, а також збільшити показник навантаження зерновозів, що за рік зменшився вдвічі до 800 вагонів на добу, при задоволенні заявок клієнтів порожніми вагонами лише до 20%;

6. Розглядати розподіл вагонних маршрутів в розрізі станцій та елеваторів, їх здатністю до цілодобової щорічної роботи, без урахування власника чи експедитора;

7. Залучити елеватор як єдиного учасника погодження АРМа та єдиної відповідальної сторони за виконання норми завантаження/опрацювання зерновозів, та введення системи штрафів за невиконання норм;

8. Надати інформацію щодо залізничних станцій, на яких буде оптимізовано подача вагонів-зерновозів та локомотивної тяги. Ініціатива ПАТ «Укрзалізниця» щодо закриття малоефективних станцій ускладнює прогнозоване ведення бізнесу, оскільки компанії не можуть передбачити наперед які саме станції УЗ вважає малоефективними та які має намір закрити;

9. Передбачити відповідальності за брудні та технічно несправні подані вагони, несвоєчасну подачу та невідповідність узгодженій кількості поданих порожніх вагонів та локомотивної (маневрової) тяги, а також, за перевищення часу транспортування зерна від елеватора до місця призначення з вини УЗ;

10. Привести пропускну систему ЄТП портів у відповідність до кількості щоденно опрацьовуваних зерновозів.