



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

У доповнення до листа Міністерства інфраструктури України від 04.05.2017 № 1966/18/14-17 направляємо на погодження проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту України від 20 січня 1997 року № 18» (далі – проект наказу).

Просимо розглянути та погодити вказаний проект наказу в найкоротший строк.

Додатки (тільки адресу):

1. Копія проекту наказу на 3 арк.;
2. Аналіз регуляторного впливу на 15 арк.;
3. Повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк.;
4. Копії матеріалів на 14 арк.

Заступник Міністра

Ю. Ф. Лавренюк

*

309715

Саламатнікова Д. С. 351-41-93



12:52

№2039/18/14-17 від 11.05.2017

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 4772/0/19-17 від 13.05.2017





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про внесення змін до наказу
Міністерства транспорту
України від 20 січня 1997 року
№ 18

Відповідно до абзацу другого підпункту 38 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, та з метою забезпечення збереження вантажів і посилення боротьби з крадіжками під час перевезення залізничним транспортом

НАКАЗУЮ:

1. Доповнити наказ Міністерства транспорту України від 20 січня 1997 року № 18 «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 20 лютого 1997 року за № 36/1840, новим пунктом 2 такого змісту:

«2. Установити, що:

вантажі, зазначені в Переліку вантажів, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті

020064

на всьому шляху прямування залізницями України, перевозяться в супроводі та під охороною відомчої воєнізованої охорони ПАТ «Укрзалізниця» або в супроводі провідників відправника;

рішення щодо супроводження вантажів приймається відповідно до Правил перевезення вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 24 листопада 2000 року за № 861/5082.».

У зв'язку з цим пункти 2 – 4 зазначеного наказу вважати відповідно пунктами 3 – 5.».

2. Внести до Переліку вантажів, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20 січня 1997 року № 18, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 20 лютого 1997 року за № 36/1840 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2012 року № 363), такі зміни:

1) у графі 4 позиції 21 цифри «433046, 070» замінити словами «Усі найменування»;

2) доповнити після позиції 21 новою позицією 22 такого змісту:

«	22	Добрива мінеральні інші	436	Усі найменування	».
---	----	-------------------------	-----	------------------	----

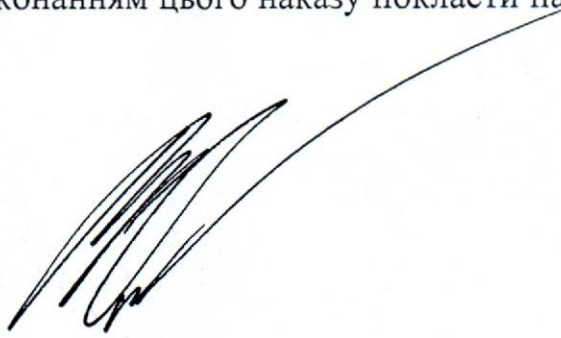
У зв'язку з цим позиції 22 - 57 вважати відповідно позиціями 23 - 58.

3. Управлінню безпеки на транспорті та технічного регулювання забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Лавренюка Ю. Ф.

Міністр

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, fluid strokes that form a cursive, somewhat abstract shape. The signature is positioned between the word 'Міністр' on the left and 'В. Омелян' on the right.

В. Омелян

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту України від 20 січня 1997 року № 18»

I. Визначення проблеми

Наказ Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту України від 20 січня 1997 року № 18» (далі – наказ) розроблено Міністерством інфраструктури України з власної ініціативи.

У зв'язку із зростанням у 2015 та у 2016 роках збитків від незбереження мінеральних добрив та збільшенням кількості випадків виявлення ознак розкрадання вантажів зазначеної категорії під час перевезення проведено аналіз загальної ситуації щодо збереження мінеральних добрив.

Аналіз ситуації засвідчив необхідність удосконалення переліку вантажів, які потребують обов'язкової охорони відомчою охороною, щоб забезпечити збереження та запобігти розкраданням мінеральних добрив. Крім того, на рішення щодо розроблення наказу вплинуло надходження колективного листа-звернення від 26 жовтня 2015 року № 357 від підприємств - постачальників мінеральних добрив, таких як: ТОВ «Агрохімсервіс», ПП «Бізон-ТЕХ Добрива», АТ «Макро-хім», ПрАТ «УкрАгро НПК», ПАТ «Компанія «Райз», МПП Фірма «Ерідон» – та рішення протоколу наради Запорізької дирекції залізничних перевезень від 06 листопада 2015 щодо розгляду колективного звернення стосовно розкрадання мінеральних добрив під час транспортування залізничним транспортом. У вказаних документах підприємства вимагають вжити дієвих заходів для запобігання масовим розкраданням вантажів, які призначені для аграрного сектору, сільгоспвиробників та селян, і пропонують включити до Переліку вантажів, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони, усі види добрива.

Збільшення кількості випадків незбережених перевезень мінеральних добрив пов'язане з криміногенною ситуацією в країні та ліквідацією у процесі реорганізації структури апарату МВС відповідно до наказу МВС від 14 квітня 2015 року № 431 «Про заходи щодо реформування органів внутрішніх справ». На підставі цього наказу проведено реформування транспортної міліції. Так, функції транспортної міліції щодо виконання завдань з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю на об'єктах транспортної інфраструктури покладено на територіальні правоохоронні органи. Таким чином, на цей час відсутні спеціальні підрозділи боротьби зі злочинними посяганнями на вантажі, які були у складі транспортної міліції, що перешкоджає якісному проведенню відповідних процесуально-правових заходів для припинення існування угруповань, які вчиняють крадіжки вантажів під час їх перевезення залізничним транспортом.

Так, за підсумками 2015 року виплати за претензіями та позовами вантажоодержувачів та вантажовідправників становили 1331 тис. грн, що більше, ніж у 2014 році (284 тис. грн), майже у 5 разів. У 2016 році загальна сума незбережених перевезень становила 6256 тис. грн, з яких за претензіями та позовами вже виплачено 2608 тис. грн. При цьому щодо незбережених

перевезень на суму 3648 тис. грн, на які складено комерційні акти, за 2016 рік проводиться розслідування. Таким чином, обсяги незбереження добрив під час перевезення залізничним транспортом зросли також майже у 5 разів порівняно з аналогічним періодом 2015 року.

Практично всі випадки незбереження, у тому числі з ознаками розкрадання, було виявлено під час перевезення мінеральних добрив за кодами тарифної групи і позиції ЄТСНГ 43300 – добрива азотні та 43600 – добрива мінеральні інші (добрива аміачно-нітратні, діаміофоска, нітроаміофоска та аміофос, хімічні і мінеральні всякі не поіменовані в алфавіті та інші), що не входять до Переліку вантажів, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20 січня 1997 року № 18, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 20 лютого 1997 року за № 36/1840 (далі – Перелік). З огляду на зазначене доцільно включити до Переліку всі найменування добрив азотних та добрив мінеральних інших.

За результатами аналізу ринку мінеральних добрив в Україні встановлено, що середня оптова ціна аміачно-нітратних добрив становить близько 7000 грн за 1 тонну. У разі здійснення перевезень мінеральних добрив у супроводі особового складу відомчої воєнізованої охорони вартість вантажу (транспортна складова) під час перевезення добрив збільшиться лише на 0,18%, що не суттєво вплине на кінцеву ціну мінеральних добрив. При цьому завдяки внесенню мінеральних добрив за кодами тарифної групи і позиції ЄТСНГ 43300 – добрива азотні та 43600 – добрива мінеральні інші до Переліку передбачається виключити втрати суб'єктів господарювання від незбереження перевезень.

Наприклад, згідно з довідкою про здійснення перевезень залізничним транспортом мінеральних добрив (позиції 436 і 433, окрім 433046, 433070), які не підлягали супроводженню воєнізованою охороною, протягом першого півріччя 2016 року (довідка наведена нижче у таблиці), під час яких відбувались розкрадання вантажу зазначених вантажовласників, суб'єкти господарювання зазнали витрат унаслідок незбереження перевезень, які значно перевищують плату за супроводження та охорону вантажів особовим складом і засобами відомчої воєнізованої охорони залізничного транспорту України.

Крім того, суб'єкти господарювання, згідно з вимогами пункту 130 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 року № 457, мають право на пред'явлення претензій у разі недостачі, псування або пошкодження вантажу, що також передбачає додаткові витрати на здійснення претензійно-позовної роботи.

Довідка про здійснення перевезень мінеральних добрив залізничним транспортом протягом першого півріччя 2016 року деякими суб'єктами господарювання

№ з/п	Одержувач	Вартість тарифу на перевезення вантажу, тис. грн	Заявлено претензій від суб'єктів господарювання у 2016 році, тис. грн.	Орієнтована вартість охорони у разі її здійснення, тис. грн
1.	ТОВ «Агрохімсервіс»	1 522	496	152
2.	ПП «Бізон-Тех Добрива»	1 097	149	110
4.	ПАТ «Гуляйпільський Міжрайагропостач»	451	168	45

Унесення запропонованих змін до Переліку допоможе уникнути претензій та позовів від вантажовідправників, вантажоодержувачів щодо незбереження добрив та сприятиме забезпеченню схоронності вантажів і безпеки руху, покращенню обслуговування користувачів залізничного транспорту.

Основні групи, на які проблема справляє вплив

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		Ні
Держава		Ні
Суб'єкти господарювання	Так	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	Так	

I. Цілі державного регулювання

Метою прийняття акта є забезпечення збереження та запобігання розкраданням вантажів шляхом забезпечення супроводження їх відомчою воєнізованою охороною, удосконалення переліку вантажів, які потребують обов'язкової охорони відомчою охороною.

II. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	У зв'язку з неврегульованістю питання супроводження відомчою воєнізованою охороною на залізничному транспорті вантажів, що містять добрива азотні, добрива мінеральні інші, які не належать до Переліку, зростатимуть

	збитки суб'єктів господарювання від незбереження таких вантажів
Альтернатива 2. Внесення змін до Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів)	Унесення змін до пункту 1 Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників чи одержувачів (охоронними фірмами) щодо включення переліку вантажів, які перевозяться у супроводі провідників відправників або одержувачів мінеральних добрив забезпечить збереження вантажів, але спричинить подорожчання перевезення добрив за рахунок обов'язкового надання критого вагона під супроводження та оплати проїзду провідників. У разі обрання цього способу не досягається мета нормативно-правового врегулювання
Альтернатива 3. Прийняття наказу	Унесення запропонованих змін до Переліку сприятиме забезпеченню схоронності вантажів і безпеки руху, покращенню обслуговування користувачів залізничного транспорту

Інші способи є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання	19	259	23	301
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	6%	86%	8%	100%

Вид альтернативи	Вигода	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Не передбачається тому, що цей спосіб не забезпечує схоронності вантажів та не запобігає випадкам розкрадання добрив, через що відсутня можливість досягти поставленої цілі	Зростання витрат, пов'язаних із незбереженням добрив суб'єктів господарювання
Альтернатива 2. Внесення змін до	Забезпечення збереження та запобігання	Витрати, пов'язані із подорожчанням

Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів)	розкраданням вантажів шляхом супроводження мінеральних добрив провідниками відправників, одержувачів, охоронними фірмами	перевезення добрив за рахунок обов'язкового надання критого вагона під супроводження мінеральних добрив та оплати проїзду провідників, охоронних фірм у розмірі 194 306 тис. грн
Альтернатива 3. Прийняття наказу	Забезпечення збереження та запобігання розкраданням вантажів шляхом забезпечення супроводження мінеральних добрив відомчою воєнізованою охороною	Оплата супроводження воєнізованою охороною за врегульованими тарифами (ставками Збірника тарифів) - 120 272 тис. грн

Сумарні витрати за альтернативами

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, мільйонів гривень
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Витрати, пов'язані з незбереженням добрив суб'єктів господарювання
Альтернатива 2. Внесення змін до Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників	194,3
Альтернатива 3. Прийняття наказу	120,3

III. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала.
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	1	Цей спосіб не забезпечує збереження вантажів та не запобігає випадкам розкрадання добрив, через що відсутня можливість досягти

<p>Альтернатива 2. Внесення змін до Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників</p>	2	<p>поставленої цілі Цей спосіб забезпечить збереження вантажів, але викличе подорожчання перевезення добрив за рахунок обов'язкового надання критого вагона під супроводження та оплати проїзду провідників, охоронних фірм. Завдяки обраному способу не досягається мета нормативно-правового регулювання</p>
<p>Альтернатива 3. Прийняття наказу</p>	4	<p>Цей спосіб допоможе уникнути розкрадання мінеральних добрив під час перевезення та сприятиме забезпеченню схоронності вантажів і безпеки руху, покращенню обслуговування користувачів залізничного транспорту, збереженню вантажів і посиленню боротьби з крадіжками під час перевезення добрив залізничним транспортом</p>

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
<p>Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання</p>	<p>Не передбачається</p>	<p>Витрати суб'єктів господарювання, пов'язані з розкраданням мінеральних добрив, та відповідні виплати у зв'язку з незбереженням добрив під час їх</p>	<p>Цей альтернативний спосіб досягнення цілей не може бути застосований, оскільки не дає змоги досягти поставленої цілі</p>

		перевезення	
Альтернатива 2. Внесення змін до Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників	Унесення змін до пункту 1 Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників або одержувачів, охоронними фірмами щодо включення переліку вантажів, які перевозяться у супроводі провідників відправників або одержувачів мінеральних добрив, забезпечить збереження вантажів, але викличе подорожчання перевезення добрив за рахунок обов'язкового надання критого вагона під супроводження, оплати проїзду провідників, та вартості послуг охоронних фірм за супроводження вантажів	Витрати, пов'язані з подорожчанням перевезення добрив за рахунок обов'язкового надання критого вагона під супроводження мінеральних добрив та оплати проїзду провідників, охоронних фірм (194 306 тис. грн)	Цей альтернативний спосіб досягнення цілей не може бути застосований, оскільки спричинить подорожчання перевезення добрив за рахунок обов'язкового надання критого вагона під супроводження, оплати проїзду провідників та вартості послуг охоронних фірм за супроводження вантажів
Альтернатива 3. Прийняття наказу	Унесення запропонованих змін до Переліку	Оплата суб'єктами господарювання послуг із	Цей альтернативний спосіб є єдиним оптимальним способом

	сприятиме забезпеченню схоронності вантажів і безпеки руху, покращенню обслуговування користувачів залізничного транспорту та допоможе уникнути витрат, пов'язаних із незбереженням добрив суб'єктів господарювання	супроводження воєнізованою охороною за регульованими державою тарифами у розмірі 120 272 тис. грн	досягнення цілей, оскільки дасть змогу вантажовідправникам, вантажоодержувачам уникнути претензій та позовів щодо незбереження добрив та сприятиме забезпеченню схоронності вантажів і посиленню боротьби з крадіжками під час перевезення залізничним транспортом
--	---	---	--

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблеми, є прийняття регуляторного акта. Мінеральні добрива за кодами тарифної групи і позиції ЄТСНГ 43300 – добрива азотні та 43600 – добрива мінеральні інші запропоновано внести до Переліку вантажів, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України, що сприятиме забезпеченню схоронності вантажів і безпеки руху, покращенню обслуговування користувачів залізничного транспорту.

Відповідно до Правил перевезення вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 24 листопада 2000 року за № 861/5082, вантажі, зазначені в Переліку вантажів, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України, перевозяться в супроводі та під охороною відомчої воєнізованої охорони ПАТ «Укрзалізниця» або в супроводі провідників відправника, при цьому рішення щодо супроводження вантажів приймається відправником.

Відповідно до вимог пункту 31.2 Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 26 березня 2009 року № 317, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009 року за № 340/16356 (далі – Збірник тарифів), передбачається, що плата за охорону не нараховується, якщо супроводження й охорона вантажів, що підлягають охороні силами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті, забезпечується провідником відправника

(одержувача), водночас плата за проїзд провідників визначається згідно з пунктом 16 Збірника тарифів.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Додаткових витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи місцевого самоврядування з Державного бюджету України не передбачається.

Тест щодо малого бізнесу не проводився, оскільки питома вага суб'єктів малого підприємництва не перевищує 10% загальної кількості суб'єктів господарювання.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта
Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Для визначення результативності цього регуляторного акта пропонується встановити такі показники:

кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія акта – 301, кількість усіх суб'єктів господарювання – 19221, таким чином, перевезення мінеральних добрив, зазначених у наказі, здійснюють 1,5% загальної кількості суб'єктів господарювання;

розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання, пов'язаними з виконанням вимог акта, – 120 272 369 грн на рік із розрахунку, що на оплату супроводження воєнізованою охороною 1 вагона за державно регульованими тарифами за ставками Збірника тарифів суб'єкти господарювання витратимуть 799 грн. Ці витрати становитимуть 12,5 грн за супроводження 1 тонни мінеральних добрив у разі внесення змін до Переліку, що менше на 7,8 грн із розрахунку на одну тонну відплати за супроводження провідниками чи охоронними фірмами, вартість послуг яких для суб'єктів господарювання становитиме 20,3 грн за 1 тонну.

За результатами аналізу ринку мінеральних добрив в Україні встановлено, що середня оптова ціна аміачно-нітратних добрив становить близько 7000 грн за 1 тонну. У разі здійснення перевезень мінеральних добрив у супроводі особового складу відомчої воєнізованої охорони вартість вантажу (транспортна складова) під час перевезення добрив збільшиться лише на 0,18%, що не суттєво вплине на кінцеву ціну мінеральних добрив. При цьому, завдяки внесенню мінеральних добрив за кодами тарифної групи і позиції ЄТСНГ 43300 – добрива азотні та 43600 – добрива мінеральні інші до Переліку вантажів, передбачається виключити витрати суб'єктів господарювання, пов'язаних з незбереженням перевезень.

Загальний обсяг перевезення мінеральних добрив у 2016 році становить 9602462 тонни, які перевезено у 150498 вагонах. Перевезення вантажів, якими доповнено Перелік, а саме добрива азотні та добрива мінеральні інші, здійснюють також в міжнародному сполученні транзитом територією України, у такому випадку окрема плата за супроводження відомчою воєнізованою охороною транзитних вантажів не справляється. При цьому час пред'явлення ними вантажів до перевезення залізничним транспортом не зміниться.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та фізичних осіб щодо регуляторного акта – середній. Акт та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України за адресою: www.mtu.gov.ua. Соціологічні опитування не проводилися.

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено Міністерством інфраструктури України відповідно до законодавства шляхом аналізу статистичних даних щодо фактичних обсягів перевезення мінеральних добрив, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України, за даними ПАТ «Укрзалізниця».

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через один рік після набрання чинності цим регуляторним актом.

Повторне відстеження планується здійснювати через два роки з дня набрання чинності регуляторним актом.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Міністр інфраструктури України

В. Омелян

« 10 » 05 _____ 2017 р.



Додаток 2
До методики проведення аналізу
впливу регуляторного акта

Витрати суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта на альтернативу 2

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	X	X
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	X	X
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	X	X
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	X	X
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	X	X
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	X	X
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	X	X
8	Оплата супроводження за рахунок обов'язкового надання критого вагону під супроводження, оплати проїзду провідників, та вартості послуг охоронних фірм за супроводження вантажів. фірмами: 9 602 461 тонн x 20, 3 грн за 1 тонну . = 194 306 378 грн. чи 194,3 млн. грн.	194,3	971,5
9	Разом, мільйонів гривень	194,3	971,5

10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	278	278
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання, мільйонів гривень	194,3	971,5

Альтернатива 2 внести зміни до Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників чи одержувачів, охоронними фірмами.

Унесення змін до пункту 1 Правил перевезення вантажів у супроводі провідників відправників або одержувачів, охоронними фірмами щодо включення переліку вантажів, які перевозяться у супроводі провідників відправників або одержувачів мінеральних добрив забезпечить збереження вантажів, але викличе подорожчання перевезення добрив за рахунок обов'язкового надання критого вагону під супроводження, оплати проїзду провідників, та вартості послуг охоронних фірм за супроводження вантажів.

Кількість вагонів, у яких перевозились у 2016 році мінеральні добрива за кодами тарифних груп і позицій 433 та 436, становить 150498 вагони. З них в імпортному сполученні перевозилися на середню відстань 163 км 46201 вагон, з яких груповими відправками – 36260 вагонів та вагонними – 9941 вагонів. В експортному та внутрішньому сполученні добрива перевозилися на середню відстань 547 км 104 297 вагон, з яких маршрутними відправками – 78597 вагонів, груповими – 16 954 вагонів, вагонними 8 746 вагонів.

В імпортному сполученні:

$36260 \text{ (вагонів)} \times 900 \text{ грн} = 32\,634\,000 \text{ грн.}$

$9941 \text{ (вагонів)} \times 800 \text{ грн} = 7\,952\,800 \text{ грн.}$

$46201 : 6 \text{ вагонів у групі} = 7\,700 \text{ критих вагонів під супроводження}$

$67,2 \text{ (ставка)} \times 2 \text{ (особи)} \times 2,302 \times 7\,700 \text{ (вагонів)} = 2\,382\,294 \text{ грн.}$ вартість проїзду двох провідників у вагоні теплушки.

$125,9 \text{ (ставка)} \times 4 \text{ (осі)} \times 2,302 \times 7\,700 = 8\,926\,518 \text{ грн.}$ плата за перевезення критого вагону – теплушки;

Таким чином, загальна вартість надання критих вагонів під супроводження, оплати проїзду провідників, та вартості послуг охоронних фірм за супроводження мінеральних добрив в імпортному сполученні на середню відстань 163 км у 46201 вагонах, буде складати

$32\,634\,000 + 7\,952\,800 + 2\,382\,294 + 8\,926\,518 = 51\,895\,612 \text{ грн.}$

В експортному та внутрішньому сполученні:

$8\,746 \text{ (вагонів)} \times 800 \text{ грн} = 6\,996\,800 \text{ грн.}$

$16\,954 \text{ (вагонів)} \times 900 \text{ грн} = 15\,258\,600 \text{ грн.}$

$78\,597 \text{ (вагонів)} \times 720 \text{ грн} = 56\,589\,840 \text{ грн.}$

$104297 : 6 = 17\,382 \text{ критих вагона під супроводження}$

$360,3 \times 4$ (осі) $\times 2,302 = 3\,318$ грн. вартість перевезення одного критого вагона

$3\,318$ грн. $\times 17\,382$ (вагонів) $= 57\,673\,476$ грн.

$166,2$ (ставка) $\times 2$ (особи) $\times 2,302 = 5\,892\,050$ грн.

Таким чином, загальна вартість надання критих вагонів під супроводження, оплати проїзду провідників, та вартості послуг охоронних фірм за супроводження мінеральних добрив в експортному та внутрішньому сполученні на середню відстань 547 км у 104297 вагонах, буде складати:

$6\,996\,800 + 15\,258\,600 + 56\,589\,840 + 57\,673\,476 + 5\,892\,050 = 142\,410\,766$ грн.

Загальна вартість послуг за альтернативою 2

$51\,895\,612 + 142\,410\,766 = 194\,306\,378$ грн

$194\,306\,378$ грн. : $9\,602\,461$ тонн $= 20,3$ грн за 1 тону вантажу.

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта за альтернативою 3.

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	X	X
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	X	X
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	X	X
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	X	X
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	X	X
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	X	X

7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	X	X
8	Оплата супроводження воєнізованою охороною за врегульованими тарифами (ставками Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 26 березня 2009 року № 317, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 15 квітня 2009 року за № 340/16356), мільйонів гривень*	120,3	601,5
9	Разом, мільйонів гривень	120,3	601,5
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	278	278
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання, мільйонів гривень	120,3	601,5

Альтернатива 3 прийняття проекту наказу щодо забезпечення збереження та запобігання розкраданням вантажів шляхом забезпечення супроводження відомчою воєнізованою охороною

Кількість вагонів, у яких перевозились у 2016 році мінеральні добрива за кодами тарифних груп і позицій 433 та 436, становить 150498 вагони. З них в імпортному сполученні перевозилися на середню відстань 163 км 46201 вагон, з яких груповими відправками – 36260 вагонів та вагонними – 9941 вагонів. В експортному та внутрішньому сполученні добрива перевозилися на середню відстань 547 км 104 297 вагонів, з яких маршрутними відправками – 78597 вагонів, груповими – 16 954 вагонів, вагонними 8 746 вагонів.

Таким чином, плата за охорону та супроводження міндобрив тарифних груп 43300 та 43600 у разі їх включення до Переліку (для обсягів перевезень на рівні 2015 року) відповідно до пункту 31.1 Збірника тарифів становитиме:

У імпортному сполученні.

$1,72$ (ставка) \times 9941 (вагонів) \times 163 (км) \times $2,302$ (коефіцієнт) = $6\,415\,809$ грн в імпортному сполученні для вагонних відправок;

$0,87$ (ставка) \times 36260 (вагонів) \times 547 (км) \times $2,302$ (коефіцієнт) = $39\,722\,786$ грн в імпортному сполученні для групових відправок.

Всього у імпортному сполученні 46 138 595 грн (без ПДВ).

У експортному та внутрішньому сполученні.

1,72 (ставка) x 8746 (вагонів) x 547 (км) x 2,302 (коефіцієнт) = 18942206
грн в експортному та внутрішньому для вагонних відправок;

0,87 (ставка) x 16954 (вагонів) x 547 (км) x 2,302 (коефіцієнт) = 18573086
грн в експортному та внутрішньому сполученні для групових відправок;

0,37 (ставка) x 78597 (вагонів) x 547 (км) x 2,302 (коефіцієнт) = 36 618482
грн. в експортному та внутрішньому сполученні для маршрутних відправок.

Всього в експортному та внутрішньому сполученні 74 133 774 грн (без ПДВ).

Разом в імпортному, експортному та внутрішньому сполученні за супроводження 150498 вагонів 9602461 тонн мінеральних добрив з кодами тарифної групи і позиції ЄТСНГ 43300 – добрива азотні та 43600 – добрива мінеральні інші планується отримати плату за охорону та супроводження мінеральних добрив особовим складом відомчої воєнізованої охорони ПАТ«Укрзалізниця» у розмірі **120 272 369 гривень на рік**. Із розрахунку на 1 вагон плата за охорону та супроводження становить 799 грн. З урахуванням середньої завантаженості 1 вагону близько 64 тонни вантажу, вартість однієї тонни становить 12,5 грн.

**Повідомлення про оприлюднення
проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення
змін до наказу Міністерства транспорту України
від 20 січня 1997 року № 18»**

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту України від 20 січня 1997 року № 18» (далі – проект наказу) розроблено Міністерством інфраструктури України з власної ініціативи, з метою забезпечення охорони вантажів і посилення боротьби з крадіжками під час перевезень залізничним транспортом України.

Унесення запропонованих змін до проекту наказу допоможе уникнути претензій та позовів від вантажовідправників, вантажоодержувачів щодо небереження добрив та сприятиме забезпеченню схоронності вантажів і безпеки руху, покращенню обслуговування користувачів залізничного транспорту.

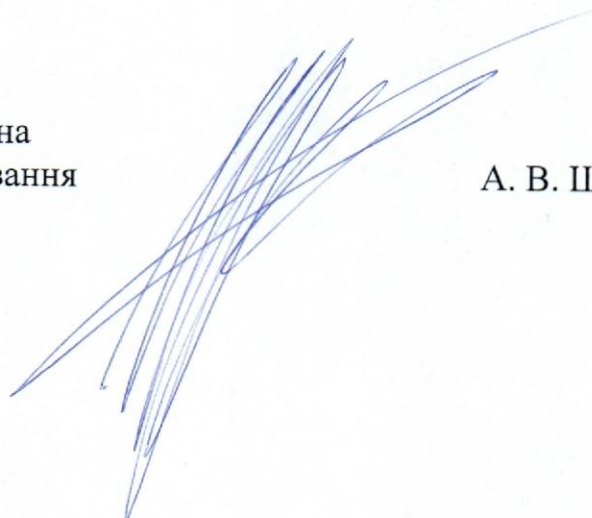
Розробником проекту наказу є Управління безпеки на транспорті та технічного регулювання Мінінфраструктури.

Проект наказу розміщено на офіційному сайті Мінінфраструктури (www.mtu.gov.ua) у розділі «Діяльність/Регуляторна діяльність».

Зауваження та пропозиції до проекту акта слід надсилати на адресу Управління безпеки на транспорті та технічного регулювання Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; sd@mtu.gov.ua.

Зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування проекту наказу в письмовому та / або електронному вигляді.

Начальник Управління безпеки на
транспорті та технічного регулювання



А. В. Щелкунов

Вих. №357-кол.зв.
від «26» жовтня 2015р.

✓ Державна адміністрація залізничного транспорту України
вул. Тверська, 5, м. Київ-150, МСП, 03680

Міністерство внутрішніх справ України
вул. Академіка Богомольця, 10, м. Київ, 01601

ДП «Придніпровська залізниця»
пр. Карла Маркса, 108, м. Дніпропетровськ, 49602

Запорізька обласна державна адміністрація
пр. Леніна, 164, м. Запоріжжя, 69107

Ми, підприємства-постачальники мінеральних добрив, звертаємо Вашу увагу на проблему розкрадання вантажів на Придніпровській залізниці, яка в 2015 році набула абсолютно неприйнятних та зухвалих масштабів.

Нас, як підприємств - постачальників мінеральних добрив для агропромислового сектору Запорізької, Херсонської, Дніпропетровської та інших областей України, обурюють перш за все масштабні крадіжки мінеральних добрив (проте нам відомо про аналогічну проблему з перевезеннями вугілля, металопрокату, електротехнічної продукції).

Починаючи приблизно з грудня 2014р. кількість фактів крадіжок мінеральних добрив збільшилась майже в 10 разів в порівнянні з попереднім роком.

Так, наприклад, у ТОВ «Агрохімсервіс» за 8 місяців 2014р. (січень-серпень) було 4 випадки розкрадання вантажів, а за майже аналогічний період грудень 2014р. - вересень 2015р. - вже 36 (!) випадків. Загальний обсяг розкрадених вантажів тільки у ТОВ «Агрохімсервіс» - більше 90 (!) тон, що в грошовому виразі складає більше мільйона (!) гривень.

У ПП «Бізон-ТЕХ Добрива» за період грудень 2014р. - вересень 2015р. було 24 (!) випадки розкрадання вантажів. Загальний обсяг розкрадених вантажів - більше 43 (!) тон, що в грошовому виразі складає більше 500 000 (!) гривень.

У ПрАТ «УкрАгро НПК» за період грудень 2014р. - жовтень 2015р. було 7 випадків розкрадання вантажів. Загальний обсяг розкрадених вантажів - більше 60 (!) тон, що в грошовому виразі складає більше 560 000 (!) гривень.

У АТ «Макрохім» за період грудень 2014р. - вересень 2015р. було 17 (!) випадків розкрадання вантажів. Загальний обсяг розкрадених вантажів у АТ «Макрохім» - більше 32 (!) тон, що в грошовому виразі складає більше 350 000 (!) гривень, і так далі. Подібна ситуація склалася у всіх вантажоодержувачів, і вона лише погіршується з кожним днем.

В таких умовах жодне з підприємств-постачальників мінеральних добрив не може гарантувати своїм багаторічним клієнтам-сільгоспвиробникам головного: а саме коли, в якій кількості та в якому стані вони отримають необхідні добрива під посівну та термінові внесення.

Підкреслюємо, що розкрадаються мінеральні добрива – товар першої необхідності для агропромислового сектору України, котрий на сьогодні є чи не єдиною галуззю економіки держави, яка показує розвиток та зростання обсягів виробництва. Як наслідок, аграрії не отримують в повному обсязі або отримують невчасно необхідні добрива, що, з врахуванням специфіки галузі, означає пряму загрозу агротехнології та врожайності. Нагадуємо, що агропромислова галузь сьогодні є визначальною для стримування падіння ВВП та підтримання позитивного експортно-імпортного балансу – а відтак для національної безпеки України. Ця інформація не потребує додаткового підтвердження: відповідні дані постійно публікуються Мінстатом та Урядом. Відтак, будь-яка загроза стабільному розвитку аграрного сектору – це загроза державі в цілому.

Крім того, згідно законодавства фінансову відповідальність за розкрадання вантажів під час перевезень знов-таки покладається на державу – в особі державного підприємства «Укрзалізниця». А отже, доходи крадіїв оплачуються з державного бюджету. Чи не простіше навести лад та зупинити масові крадіжки, ніж постійно доповідати про збитковість перевезень та необхідність підвищення тарифів?

Нам не відомо про ситуацію на інших залізницях, проте в Придніпровській залізниці в 2015р. ситуація з розкраданнями стала катастрофічною та кричущою.

Проблемні ділянки відомі – наприклад в повідомленнях на сайті «Укрзалізниця»:

http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/404216

http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/402947

Проте для вирішення ситуації нічого не робиться.

За нашими оцінками, масштабні розкрадання вантажів відбуваються на ділянках станцій Запоріжжя-Ліве - Пологи та Запорізького вузла.

Перш за все це стосується перевезення в напіввагонах, і влітку 2015р. для вантажоодержувача отримати не розкрадений напіввагон стало вже приємним сюрпризом. Проте добрива розкрадаються навіть з критих опломбованих вагонів.

Причому є факти «дуже професійного розкрадання», коли, для приховання ознак розкрадання, вагони після крадіжки повторно пломбуються ЗПУ подібними до ЗПУ вантажовідправника, або ж з кіп у напіввагонах відбирається через горловини невелика кількість добрива з кожної, а горловини кіп знов ув'язуються. Тобто зловмисники як мінімум почувають себе абсолютно впевнено та спокійно щодо наявності часу для завершення таких маніпуляцій, а як максимум – крадуть «скромно» та «акуратно» за проханням працівників залізниці. В більшості випадків крадії з тих же міркувань не залишають за собою порожніх кіп або суттєвого розсипу вантажу.

Сукупність факторів свідчить про те, що кілька груп крадіїв працюють абсолютно впевнено, поінформовано, без дефіциту часу та остраху бути затриманими, з використанням автотранспорту та спеціальних знань. Це може мати причиною лише злочинну домовленість з окремими співробітниками залізниці та правоохоронних органів. Також зловмисники використовують триваючу досі передачу повноважень лінійних відділів міліції на користь управлінь карного розшуку райвідділів, і тому бандитів сьогодні ніхто не ловить, не вміє та не хоче цього робити.

Дивним чином розкраданню сприяють і окремі особливості роботи залізниці. Так, наприклад, на станціях Запорізької дирекції (Запоріжжя-Ліве) з різних причин вагони з добривами іноді простоюють без будь-якого руху від 2 до 12 діб.

Також на вимоги вантажоодержувачів про складання комерційних актів при отриманні вантажів згідно Правил складання актів (ст. 129 Статуту залізниць України), представники залізниці часто всіма способами намагаються уникнути складання вищезазначених актів, що унеможливорює подальше відшкодування збитків, понесених вантажовласниками.

Ще раз підкреслюємо, що поставлені «на потік» розкрадання вантажів тим більше обурюють та вимагають негайної реакції, оскільки стосуються аграрного сектору: інтересів сільгоспвиробників, селян, продовольчої та економічної безпеки нашої держави.

Тому вимагаємо надати відповідь на питання:

- Які заходи відбуваються зараз та які заходи (і в які терміни) будуть вжиті для запобігання масовим викраденням вантажів на залізниці, що загрожують аграрному сектору країни та завдають прямих збитків державному бюджету?
- Що заважає затриманню професійних груп кradіїв внаслідок оперативних заходів, адже місця вчинення злочинів добре відомі?
- Чи будуть оприлюднені узагальнені дані «Укрзалізниці» по фактах розкрадання вантажів та суму збитків завданих цим державі в 2014-2015 роках?

Вимушені повідомити, що в разі неналежного реагування на проблему повторні звернення будуть подані в вищі владні інстанції, бізнес-омбудсмену України, народним депутатам та громадським організаціям.

З повагою та сподіванням на швидке реагування,

Директор ТОВ «Агрохімсервіс»

Директор ПП «Бізон-ТЕХ Добрива»

Ген. директор АТ «Макрохім»

Керівник РСП №7 ПрАТ «УкрАгро НПК»

Директор ЗФ ПАТ «Компанія «Райз»



**ВСП «Запорізька дирекція
залізничних перевезень»**

ПРОТОКОЛ

06.11.2015

м. Запоріжжя

**наради при першому заступнику начальника
Запорізької дирекції залізничних перевезень**

Голова наради: перший заступник ДН-3 Слис В.М.

Секретар: інженер ДНМ-3 Тройно С.Г.

Присутні:

Від залізниці:

ДНМ-3 Ситнік В.Л. ДНМА-3 Марченко Ю.І., ДСЗ Запоріжжя Лівє Руденко О.В., ДСЗМ Запоріжжя-Лівє Трощинський Ю.М. НОПІ-1 Макаренко О.І.

Від Запорізької обласної державної адміністрації: Заступник директора департаменту промисловості та розвитку інфраструктури Запорізької облдержадміністрації Пісарев Р.А.

Від УМВС в Запорізькій області: Начальник Управління карного розшуку Запорізької області Прудченко С.В.

Від ТОВ "Охоронна фірма ГФ "Патріот" – Начальник відділу м. Запоріжжя Кучинський К.І.,

Від підприємств:

ВАТ "Агрохімсервіс" - Заступник директора Павлюк Р.О.,

ПП "Бізон-ТЕХ Добрива" - Заступник директора Луцький А.Г., логіст Орурмет І.К.,

АТ "Макрохім" - менеджер Пашала Т.О.,

ПрАТ "УкрАгро НПК" - керівник РСП №7 Єдинач О.М.

ПАТ "Компанія Райз" - директор Плаксін В.В., менеджер Єременко О.С.,

Фірма "Ерідон" - директор Нікітенко І.П.

ПОРЯДОК ДЕННИЙ:

Розгляд колективного звернення підприємств – постачальників мінеральних добрив № 357-кол.зв. з приводу розкрадання добрив у Запорізькому регіоні.

ВИСТУПИЛИ:

Начальник комерційного відділу Ситнік В.Л. – Сьогодні по Запорізькому регіону ситуація щодо схоронності вантажів, при перевезенні залізницями України стала критичною. Розкрадаються такі вантажі, як металобрухт, металопродукція різних найменувань, цинк, феросплави, чавун, кокс, вугілля, а також добрива мінеральні. Велика частка із загальної кількості комерційних актів, що складаються на Придніпровській залізниці, припадає на мінеральні добрива. Так за 10 місяців 2015 року станціями Запорізької дирекції на відповідальність залізниць України складено 98 комерційних актів, орієнтовно на суму 2млн. 586тис. грн. Необхідно зауважити, що розкрадання даного виду вантажу відбувається не тільки на території Запорізького регіону, а також за його межами, це є проблемою Укрзалізниці в цілому.

В наслідок ситуації, що склалася на сході України, особовий склад відомчої охорони залізниці зайнятий охороною мостів та інших стратегічних об'єктів залізничного транспорту, у зв'язку з цим виникла проблема забезпечення охорони парків залізничних станцій та патрулювання криміногенних ділянок Запорізької дирекції. Все це сприяє розкраданню добрив сторонніми особами.

Запорізькою дирекцією проводяться заходи направлені на поліпшення схоронності вантажів на шляху прямування:

- розроблено та затверджено "План спільних заходів щодо протидії кримінальним правопорушенням, пов'язаним з розкраданням майна, вантажів та розукомплектуванням

обладнання на об'єктах Запорізької дирекції залізничних перевезень ДП "Придніпровська залізниця" на 2015-2016 роки";

- організовано спільні мобільні групи реагування, що проводять оперативно-профілактичні патрулювання на найбільш криміногенних дільницях на шляху прямування вантажів з метою запобігання розкрадання вантажів;

- 13.10.2015 року ДП "Придніпровська залізниця" уклала договір з ТОВ "Охоронна фірма ГФ "Патріот" на надання послуг охорони станцій Запоріжжя Ліві, Запоріжжя Вантажне, провідниками відправника або одержувача;

- встановлено контроль за дотриманням строків доставки вантажів.

Незважаючи на вище вказане залізниця не в змозі самостійно забезпечити схоронність вантажів, що перевозяться залізничним транспортом, тому з метою запобігання розкрадання пропонуємо забезпечувати супровід ваших вантажів (добрив) силами приватних охоронних фірм.

Начальник Управління карного розшуку Запорізької області Прудченко С.В. – Погіршення ситуації по схоронності вантажів на шляху прямування пов'язано з розформуванням транспортної міліції. Сьогодні функції транспортної міліції покладено на дільничні районні відділи, а особовий склад цих підрозділів не поширився. Тому вони не в змозі негайно виїжджати на виклик, заяви опрацьовуються за чергою їх надходження, як наслідок виникають затримки з комісійною видачу вантажів. На сьогоднішній день ліквідування транспортної міліції це значна втрата для правоохоронних органів і тому в проекті на 2016 рік існує можливість відновлення діяльності цього структурного підрозділу.

ПАТ "Компанія Райз" Плаксін В.В. – Питання схоронності вантажів, що перевозяться в критих вагонах з непорушеними ЗПП, чи можливо відкрити двері без зняття ЗПП? Є факти "професійного розкрадання" коли для приховання ознак розкрадання повторно пломбується ЗПП подібними до ЗПП вантажовідправника.

Начальник комерційного відділу Ситнік В.Л. – Правильне пломбування вагону є захистом ваших вантажів. При прийомі вантажу до перевезення працівники залізниці перевіряють цілісність ЗПП, та звіряють номери пломб з перевізним документом, так само на всьому шляху прямування та на станції призначення. Якщо під час огляду ЗПП не порушено і відповідає перевізним документам, то комісійна видача не проводиться. В тому разі, якщо у Вас є підозри у справності ЗПП, і Ви вважаєте що на шляху прямування ЗПП відправника якимось чином підроблене, Ви маєте право здати його на експертизу, і за висновками акту експертизи проводити актово-претензійну роботу.

Заступник директора ПП "Бізон-ТЕХ Добрива" Луцкий А.Г. - На вимоги вантажоодержувачів про складання комерційних актів при отриманні вантажів згідно Правил складання актів (ст. 129 Статуту залізниць України), представники залізниці часто всіма способами намагаються уникнути складання вищезазначених актів, що унеможливує подальше відшкодування збитків, понесених вантажовласниками.

На нашу думку розкраданню сприяє той факт, що вагони з добривами іноді простоюють на станціях без будь-якого руху, найчастіше по станції Запоріжжя Ліві, чи існують строки доставки вантажів?

Начальник комерційного відділу Ситнік В.Л. - Порядок комісійної видачі та складання комерційних актів та актів загальної форми встановлюється Правилами перевезень вантажів. Згідно п.12 Розділу 8, а також відповідно до статті 52 Статуту на станції призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу в разі: прибуття вантажу в пошкодженому вагоні (контейнері), а також у вагоні (контейнері) з пошкодженими пломбами (ЗПП) відправника або пломбами (ЗПП) попутних станцій; прибуття вантажу з ознаками недостачі, псування або пошкодження на відкритому рухомому складі або в критих вагонах без пломб, якщо таке перевезення передбачено Правилами. У зазначених випадках тарні й штучні вантажі видаються з перевіркою кількості й стану вантажу тільки в пошкоджених місцях. У разі виявлення пошкодження тари або інших обставин, що можуть призвести до зміни стану вантажу, залізниця зобов'язана перевірити вантаж у пошкоджених місцях за фактурами й рахунками з розкриттям пошкоджених місць. У разі відсутності пошкодження вантажу комерційний акт про

пошкодження тари (упакування) не складається. У решті випадків вантажі, завантажені відправником, і ті, що прибули в справних вагонах, контейнерах із непошкодженими пломбами (ЗПП) відправника, а також без ознак недостачі, псування, пошкодження на відкритому рухомому складі або в критих та інших вагонах без пломб, якщо такі перевезення передбачені Правилами, видаються без перевірки їх кількості й стану.

ДСЗ Запоріжжя Лівє Руденко О.В. – Основна частина ваших вантажів (добрива) слідують призначенням на станцію Федорівка. По станції Запоріжжя Лівє за цим напрямком невеликий вагонопотік, приблизно 20 вагонів за добу, по плану формування поїздів необхідно 50 вагонів, тому якщо відсутнє поповнення за цим напрямком, накопичення триває 1-2 доби. Ще одна причина затримки вагонів по станції – посилення контролю за виявленням фактів розкрадання добрив при прийомі на станцію, так у вересні нами було оформлено 10 комерційних актів на нестачу добрив, що слідували транзитом по нашій станції.

Перший заступник ДН-3 Спіс В.М. – У зв'язку з ситуацією на сході України спостерігається збільшення вагонопотоків через Запорізьку дирекцію, тому виникли проблеми з простоем вагонів на станціях в очікуванні локомотива або ж через зайнятість ділянок колій, які не були розраховані на таку пропускну спроможність. Так наприклад, на дільницях Комиш Зоря - Пологи – Запоріжжя Лівє та Комиш Зоря – Пологи - Федорівка виконується зміна електровозної тяги на тепловозну. Для забезпечення потреб промисловості Донецького регіону добова потреба передачі поїздів складає 15-16 составів, передається лише 12, всі інші вагони вимушені очікувати своєї черги на відправлення на станціях Запорізької дирекції залізничних перевезень. Робота в цьому напрямку проводиться, сьогодні кількість тепловозів на цій дільниці збільшена до 10 і найближчим часом очікується поліпшення експлуатаційної ситуації.

Інструктор з організації служби воєнізованої відомчої охорони Макаренко О.І. – Як було зазначено раніше в наслідок ситуації, що склалася на сході України, особовий склад відомчої охорони залізниці зайнятий охороною мостів та інших стратегічних об'єктів залізничного транспорту. Найближчим часом очікуються зміни: деякі об'єкти уже сьогодні ми передаємо під охорону правоохоронних органів, тому працівники відомчої воєнізованої охорони будуть залучені до охорони парків станцій та патрулювання найбільш криміногенних дільниць.

Заступник директора ВАТ "Агрохімсервіс" Павлюк Р.О. – У зв'язку з тим, що наше підприємство отримує добриво невеликими партіями, найчастіше, це повагонні відправлення, наймати приватну охорону не є рентабельним. (З цим також погодились ПАТ "Компанія Райз", ПрАТ "УкрАгро НПК", Фірма "Ерідон").

Чому деякі види добрив є номенклатурними вантажами, що підлягають обов'язковому супроводженню, а деякі ні? Сьогодні найчастіше розкрадаються саме ті види добрив, що не супроводжуються охороною, тому є пропозиція, щоб абсолютно усі добрива супроводжувались відомчою охороною залізниці.

Начальник комерційного відділу Ситнік В.Л. – Є перелік вантажів, які повинні супроводжуватись особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України, його затверджено Наказом Міністерства інфраструктури України № 363 від 27.06.2012р. В перелік з усіх видів добрива включено лише карбамід та селітру аміачну, для внесення змін в перелік необхідно звернутися до керівництва Укрзалізниці. Пропоную звернутися з колективним листом до керівництва Укрзалізниці з висловлюванням цієї думки.

Заступник директора департаменту промисловості та розвитку інфраструктури Запорізької облдержадміністрації Пісарев Р.А. – Здобиччю крадіїв стають не тільки добрива, але і прокат чорних металів, різні види брухту, вугілля та інші вантажі. Той факт, що крадіжки трапляються на території Запорізької області має негативний вплив на імідж Запорізької дирекції залізничних перевезень, тим самим і на імідж Запорізької області в цілому. Тому для збереження добрив, що перевозяться залізничним транспортом, прошу керівництво Запорізької дирекції надати консультативну допомогу підприємствам-постачальникам мінеральних добрив та взяти участь у підготовці листа – звернення до керівництва Укрзалізниці з проханням внести зміни у Перелік

вантажів, які повинні супроводжуватись особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України.

НАРАДА УХВАЛИЛА:

1. Керівникам підприємств - постачальників мінеральних добрив:

1.1. Пропонуємо звернутися колективним листом до керівництва Укрзалізниці, з пропозицією всі види добрива включити до переліку вантажів, що повинні супроводжуватись відомчою охороною залізниці.

1.2. У зв'язку з тим, що особовий склад відомчої охорони залізниці зайнятий охороною мостів та інших стратегічних об'єктів залізничного транспорту, пропонуємо забезпечувати супровід вантажів (добрив) провідниками.

2. Запорізькій дирекції залізничних перевезень:

2.1. Оказати інформаційно-нормативну підтримку підприємствам-постачальникам добрив у створенні колективного звернення.

2.2. Посилити контроль за дотриманням начальникам станцій вимог Правил перевезень вантажів, у частині виконання ними правил видачі та оформлення комерційних актів і актів загальної форми.

2.3. Встановити щоденний контроль за дотриманням строків доставки вантажів та за просуванням вантажів, максимально вилучивши його простої на станціях.

2.4. Повторно направити листи керівництву залізниці щодо можливості встановити пости воєнізованої відомчої охорони залізниці на станціях Гайчур, Таврійськ та Федорівка.

3. УМВС в Запорізькій області:

3.1. Розглянути можливість проведення рейдів на станціях Гайчур, Таврійськ та Федорівка, а також на дільницях Мечетна – Пологи – Бердянськ, Пологи – Комиш Зоря, Федорівка – Мелітополь, з метою недопущення розкрадання вантажів та підсаджування сторонніх осіб.

3.2. Посилити роботу дільничних районних відділів, в частині перевірки складів з мінеральними добривами та наявності на них відповідних документів, на підпорядкованій їм території.

Голова наради

В.М. Спис

**Заступник директора
Департаменту промисловості
та розвитку інфраструктури
Запорізької облдержадміністрації**

Р.А. Пісарев

Розсилка: Запорізька облдержадміністрація, УМВС в Запорізькій області, МЮ, ТОВ "Охоронна фірма ГФ "Патріот", ВАТ "Агрохімсервіс", ПП "Бізон-ТЕХ Добрива", АТ "Макрохім", ПрАТ "УкрАгро НПК", ПАТ "Компанія Райз", Фірма "Ерідон".

Виконавець:
Тройно С.Г.
720-30-82

вантажів, які повинні супроводжуватись особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України.

НАРАДА УХВАЛИЛА:

1. Керівникам підприємств - постачальників мінеральних добрив:

1.1. Пропонуємо звернутися колективним листом до керівництва Укрзалізниці, з пропозицією всі види добрива включити до переліку вантажів, що повинні супроводжуватись відомчою охороною залізниці.

1.2. У зв'язку з тим, що особовий склад відомчої охорони залізниці зайнятий охороною мостів та інших стратегічних об'єктів залізничного транспорту, пропонуємо забезпечувати супровід вантажів (добрив) провідниками.

2. Запорізькій дирекції залізничних перевезень:

2.1. Оказати інформаційно-нормативну підтримку підприємствам-постачальникам добрив у створенні колективного звернення.

2.2. Посилити контроль за дотриманням начальникам станцій вимог Правил перевезень вантажів, у частині виконання ними правил видачі та оформлення комерційних актів і актів загальної форми.

2.3. Встановити щоденний контроль за дотриманням строків доставки вантажів та за просуванням вантажів, максимально вилучивши його простої на станціях.

2.4. Повторно направити листи керівництву залізниці щодо можливості встановити пости воєнізованої відомчої охорони залізниці на станціях Гайчур, Таврійськ та Федорівка.

3. УМВС в Запорізькій області:

3.1. Розглянути можливість проведення рейдів на станціях Гайчур, Таврійськ та Федорівка, а також на дільницях Мечетна – Пологи – Бердянськ, Пологи – Комиш Зоря, Федорівка – Мелітополь, з метою недопущення розкрадання вантажів та підсаджування сторонніх осіб.

3.2. Посилити роботу дільничних районних відділів, в частині перевірки складів з мінеральними добривами та наявності на них відповідних документів, на підпорядкованій їм території.

Голова наради



В.М. Спіс

**Заступник директора
Департаменту промисловості
та розвитку інфраструктури
Запорізької облдержадміністрації**

Р.А. Пісарев

Розсилка: Запорізька облдержадміністрація, УМВС в Запорізькій області, МЮ, ТОВ "Охоронна фірма ГФ "Патріот", ВАТ "Агрохімсервіс", ПП "Бізон-ТЕХ Добрива", АТ "Макрохім", ПрАТ "УкрАгро НПК", ПАТ "Компанія Райз", Фірма "Ерідон".

Виконавець:
Тройно С.Г.
720-30-82

НЗ-1-09/118
Л.О.О. 2014

Начальнику Головного
управління воєнізованої охорони
ПАТ «Українська залізниця»

Паращуку В.А.

Начальнику Департаменту
комерційної роботи
ПАТ «Укрзалізниця»

Меркулову Ю.А.

Протягом 2016 року криміногенна ситуація з несанкціонованими втручаннями в рух поїздів та розкраданнями вантажів, у тому числі й не номенклатурних мінеральних добрив, що не підлягають охороні особовим складом підрозділів воєнізованої охорони на дільницях регіональної філії «Придніпровська залізниця» була складною. Витрати залізниці від крадіжок мінеральних добрив за рік по 107 відправках становлять 1993706,40 грн. або 20,1% від витрат залізниці.

Особовим складом оперативних груп підрозділів воєнізованої охорони проводиться профілактична робота по попередженню крадіжок на залізниці, в тому числі й мінеральних добрив. За минулий рік було попереджено 17 випадків крадіжок, повернуто більше 25 т добрив на суму орієнтовно 255385 грн.

Проведення профілактичних заходів не значно поліпшують ситуацію з розкраданнями мінеральних добрив. Більш ефективним заходом у боротьбі за схоронність вантажів на шляху прямування може дати забезпечення 100% супроводження та охорона його на всьому шляху прямування.

З огляду на викладене прошу Вас розглянути питання щодо можливості внесення всіх видів мінеральних та хімічних добрив до переліку вантажів, що підлягають обов'язковій охороні та супроводженню підрозділами воєнізованої охорони.

Перший заступник начальника
регіональної філії
«Придніпровська залізниця»
ПАТ «Укрзалізниця»



О.М. Декарчук

17.02.2017 НН-21/216

Директору з вантажних
перевезень і логістики
ПАТ «Укрзалізниця»

Кушнірчуку М.В.

Шановний Максиме Вікторовичу!

Ситуація із забезпеченням збереження при перевезеннях мінеральних добрив різних найменувань залишається вкрай важкою. Найбільшого розкрадання зазнають мінеральні добрива, що перевозяться на відкритому рухомому складі. Необхідно зауважити, що розкрадання зазначеного виду вантажу мають місце не лише на території Придніпровської залізниці, а також і за її межами: з оформлених на відповідальність перевізника протягом 2016 року станціями ПАТ «Укрзалізниця» 216 комерційних актів на нестачі мінеральних добрив, 104 комерційних акта складені на відповідальність філії «Придніпровська залізниця», 36 – філії «Одеська залізниця», 28 – філії «Південна залізниця», 24 – філії «Південно-Західна залізниця», 18 – філії «Львівська залізниця» та 6 комерційних актів на відповідальність філії «Донецька залізниця». Крім того, аналіз комерційних актів, складених станціями філії «Придніпровська залізниця» на нестачі мінеральних добрив протягом 2016 року свідчить, що 127 зі 128 актів, складених на відповідальність перевізника, оформлені на незбережені перевезення неноменклатурних видів мінеральних добрив. Протягом січня цього року станціями філії «Придніпровська залізниця» складено 5 комерційних актів на нестачі мінеральних добрив (усі неноменклатурні) на загальну суму збитку 114,2 тис. грн.

Однією з основних причин такої ситуації із забезпеченням збереження вантажів при перевезеннях залишається складна соціально-політична ситуація в країні, яка негативно впливає на криміногенну ситуацію в регіоні та збільшує ймовірність терористичних загроз об'єктам залізничного транспорту. Як наслідок відбувається додаткове відволікання особового складу відомчої воєнізованої охорони залізниці, який раніше забезпечував супроводження вантажів та їх охорону у парках станцій, на охорону об'єктів залізничної інфраструктури, насамперед мостів. Так, на цей час на території Запорізької області охороняється 14 мостів, на що відволікається 156 стрільців Дніпровського загону відомчої воєнізованої охорони ПАТ «Укрзалізниця». Погіршення криміногенної ситуації також пов'язано з реформуванням правоохоронних органів. Сьогодні функції транспортної міліції щодо боротьби зі злочинністю на об'єктах транспортної інфраструктури покладено на територіальні правоохоронні органи, роботу яких щодо попередження та розслідування фактів крадіжок вантажів не можна назвати ефективною. Так, з направлених на розслідування до органів поліції протягом 2016 року станціями філії 1799 комерційних актів (по усім порушені кримінальні провадження) до суду було передане лише 1 кримінальне провадження.

Усі випадки незбережених перевезень мінеральних добрив належним чином розслідуються в управлінні філії з причетними службами, дирекціями і станціями відповідно до вимог Порядку оформлення, розслідування та обліку незбережених перевезень вантажів. На підставі аналізу незбережених перевезень керівництвом філії вживаються заходи щодо забезпечення збереження вантажів під час перевезення у межах філії, а саме:

- Запорізькою дирекцією спільно з ГУНП у Запорізькій області розроблено та затверджено План спільних заходів щодо протидії кримінальним правопорушенням, пов'язаним з розкраданням майна, вантажів та розукомплектуванням обладнання на об'єктах Запорізької дирекції залізничних перевезень Придніпровської залізниці на 2015-2016 роки;
- на ст. Запоріжжя-Ліве з метою контролю за якістю комерційного огляду та забезпечення збереження мінеральних добрив у межах станції встановлено порядок роботи з вагонами, завантаженими добривами у біг-бегах, що перевозяться на відкритому рухомому складі;
- з метою забезпечення збереження мінеральних добрив при перевезенні здійснюється їх супроводження особовим складом відомчої воєнізованої охорони філії на найбільш криміногенних напрямках (Нижньодніпровськ-Вузол – Синельникове I – Запоріжжя Ліве – Пологи, Пологи – Чаплине).

На жаль, забезпечити існуючим штатом воєнізованої охорони супроводження вагонів з неноменклатурним вантажем добрива мінеральні на усіх ділянках філії неможливо, тому ситуація з розкраданням цієї категорії вантажів не поліпшується. Так, 08 – 09.02.2017 на коліях станції Жовті Води I невстановленими особами було пограбовано вагон 61776233 за відправкою Конотоп – Жовті Води 2 № 34353987. Нестача вантажу діамоній фосфат (добриво азотно-фосфорно-калійне, код ЄТСНВ 436190) склала 7 860 кг на суму збитку 85,7 тис. грн. 14.02.2017 під час зупинки поїзду № 2243 на станції Пичугіно невстановленими особами було пограбовано вагон 24538407 з вантажем добрива аміачно-нітратні (код ЄТСНВ 433213) по відправці Черкаси – Девладове № 41585563. При переважуванні вагону на ст. Кривий Ріг-Сортувальний нестача вантажу склала 2 780 кг.

З метою запобігання розкрадання цього виду вантажу при перевезеннях, просимо Вас розглянути можливість включення до переліку номенклатурних вантажів усіх без винятку видів мінеральних добрив 433 та 436 номенклатурних груп ЄТСНВ ТК № 1.

З повагою

В.о. начальника регіональної
філії «Придніпровська залізниця»
ПАТ «Укрзалізниця»



Ю.Г. Тищенко

УЗ-1, Львів



ТОВ «АГРОХІМСЕРВІС»

69057, м. Запоріжжя, вул. Незалежної України, 88/5
поштова адреса: 69035, м. Запоріжжя, вул. Сталеварів, 24
п/р 26002038812502 в АКІБ «УкрСиббанк», МФО 351005,
ЄДРПОУ 31522332, ІПН 315223308290, св. № 11838558
т/ф: (061) 701-74-96, 701-74-97, 701-74-98
e-mail: ahs@in.zp.ua

Вих. № 016-юр від «10» лютого 2017р.
На № ЦМ-12/30 від «01» лютого 2017р.

Поселітка

Першому заступнику начальника
департаменту комерційної роботи
ПАТ «Українська залізниця»

На Ваш запит №ЦМ-12/30 від 01.02.2017р. повідомляємо наступне.

Підтверджуємо, що проблема схоронності мінеральних добрив під час залізничних перевезень залишається актуальною та вкрай важливою для належного функціонування та розвитку аграрного сектору економіки України.

В умовах погіршення криміногенної ситуації будь-яке послаблення уваги до цієї проблеми з боку ПАТ «Українська залізниця» та правоохоронних органів призводить до сплеску кількості розкрадань.

Водночас повідомляємо, що протягом останніх місяців (листопад 2016 – лютий 2017) внаслідок окремих експериментальних змін з охороною вагонів в УЗ на Придніпровській залізниці спостерігається значне покращення ситуації та зменшення кількості розкрадань в порівнянні з більш ранніми періодами часу. Пропонуємо й надалі вживати аналогічних заходів та зберегти позитивну тенденцію.

Що стосується варіантів запропонованих Вами заходів, то серед них доцільним видається лише супроводження вагонів з мінеральними добривами воєнізованою охороною УЗ.

Підкреслюємо, що забезпечення схоронності вантажів є обов'язком перевізника. Перекладання будь-яким чином частини відповідальності за це на відправника чи одержувача, окрім тарифної політики перевезень, було б і незаконним, і неможливим з практичної точки зору.

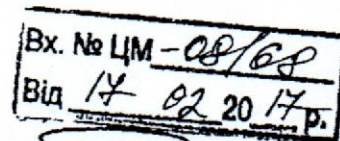
На нашу думку, будь-які заходи, що вживатимуться УЗ для схоронності вантажів, навіть якщо і призведуть, прямо чи опосередковано, до додаткових тарифних витрат для вантажовласників, повинні відповідати таким обов'язковим умовам:

- а) ефективно запобігти масовим випадкам розкрадань вантажів під час перевезень;
- б) бути обов'язковими та однаковими для всіх учасників ринку (незалежно від маршруту, кількості вагонів у відправці, типу вагону тощо), тобто мати однаковий грошовий вираз на вагон.

В протилежному випадку, враховуючи низьку рентабельність торгівлі мінеральними добривами, окремі вантажовласники будуть ризикувати та не здійснювати добровільні заходи чи витрати на охорону (в залежності від кількості вагонів у відправці, удаваної безпечності маршруту тощо), що відразу надасть їм конкурентну перевагу на ринку, але призведе до продовження існування розкрадань вантажів як системного явища.

З повагою,

Директор ТОВ «Агрохімсервіс»



В.І.Ільвін

вик. Войтенко Ю.Г.
(067) 4352291



Приватне підприємство «Бизон-ТЕХ Добрива»

Юридична адреса: 70605, Запорізька обл., Пологи́вський р-н. м.Пологи, вул. Крупської,
б.162, кв.11

Адреса для листування: 69005, м. Запоріжжя, вул. Новицького Якова, 11

тел./факс: 061-214-99-69 E-mail: zp@b-t.in.ua

код ЄДРПОУ 38267767 Р/р 2600601304394 в АТ „БМ Банк” м. Київ МФО 380913

Исх. № 22/03-4 от 22.03.2017г.

Першому заступнику начальника департаменту
комерційної роботи ПАТ «Укразалізня»

Звертаємо вашу увагу, що проблема схоронності мінеральних добрив під час залізничних перевезень є вкрай актуальною та важливою для належного функціонування та розвитку аграрного сектору економіки України.

Будь-яке послаблення уваги до цієї проблеми з боку ПАТ «Укразалізня» та правоохоронних органів в умовах погіршення криміногенної ситуації призводить до збільшення кількості розкрадань.

В таких умовах жодне з підприємств-постачальників мінеральних добрив не може гарантувати своїм багаторічним клієнтам-сільгоспвиробникам головного: а саме коли, в якій кількості та в якому стані вони отримають необхідні добрива під посівну та термінові внесення.

Повідомляємо, що протягом останніх місяців (листопад 2016-лютий 2017) внаслідок деяких експериментальних змін з охороною вагонів в УЗ на Придніпровській залізниці спостерігається зменшенні кількості розкрадань та покращення ситуації в порівнянні с попередніми періодами часу. Позитивна тенденція буде збережена якщо й надалі вживати аналогічних заходів.

Ще раз підкреслюємо, що поставлені «на потік» розкрадання вантажів тим більше обурюють та вимагають негайної реакції, оскільки стосуються аграрного сектору: інтересів сільгоспвиробників, селян, продовольчої та економічної безпеки нашої держави.

Найдоцільнішим з заходів по охороні мінеральних добрив є супроводження вагонів воснізовано охороною УЗ.

Акцентуємо, що перекладання будь-яким чином частини відповідальності за забезпечення схоронності вантажів на відправника чи

одержувача, окрім тарифної політики перевезень, було б і не законним, і не можливим з практичної точки зору, тому це є обов'язком перевізника.

На нашу думку, заходи що вживатимуться УЗ для схоронності вантажів, навіть якщо вони призведуть до додаткових тарифних витрат для вантажовласників, повинні відповідати умовам:

1) ефективно запобігти більшості розкрадань вантажів під час перевезень;

2) для всіх учасників ринку бути однаковими та обов'язковими та мати однаковий грошовий вираз на вагон(незалежно від кількості вагонів у відправці, від маршруту, типу вагону, тощо).

В протилежному випадку, через низьку рентабельність торгівлі мінеральними добривами, деякі вантажовласники будуть ризикувати та не здійснюватимуть добровільні заходи та витрати на охорону, що надасть їм конкурентну перевагу на ринку, але призведе до продовження існування розкрадань вантажів.

З повагою,

Директор



В.В. Боговін

Вик. Голубицька А. В.

(061) 212-92-48

(095) 365-20-48