



ПЕРЕВІЗНИК^{UA}

ІНФОРМАЦІЙНО-АНАЛІТИЧНИЙ ВІСНИК АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

БЕЗШОВНИЙ
КРАЩЕ



БЕЗШОВНИЙ ПРОТЕКТОР КРАЩЕ

RINGREAD – це єдина система відновлення шин, що застосовує безшовний суцільний кільцевий протектор, що сполучається з каркасом без стику, напруження чи деформації. Це означає, що зменшиться витрата палива й збільшиться надійність. Неперевершена геометрія та застосування сумішей останнього покоління збільшить пробіг та покращить зчеплення в будь-яких дорожніх умовах.

Час бути міцним
Час на Ringread

marangoni.de



MARANGONI



ВІДОКРЕМЛЕНИЙ СТРУКТУРНИЙ ПІДРОЗДІЛ «КИЇВСЬКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ФАХОВИЙ КОЛЕДЖ НАЦІОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО УНІВЕРСИТЕТУ»



Коледж оголошує прийом студентів на 2023 рік для здобуття освітньо-професійного ступеня фахового молодшого бакалавра за денною та заочною формами здобуття освіти на основі базової середньої освіти (9 кл), повної загальної (профільної) середньої освіти (11 кл) та на основі ОКР «Кваліфікований робітник» за спеціальностями та освітньо-професійними програмами:



274 Автомобільний транспорт, ОПС «Обслуговування та ремонт автомобілів і двигунів»;

275 Транспортні технології (на автомобільному транспорті), ОПС «Організація та регулювання дорожнього руху», ОПС «Організація перевезень і управління на автомобільному транспорті»;

072 Фінанси, банківська справа та страхування, ОПС «Фінанси і кредит»;

071 Облік і оподаткування, ОПС «Бухгалтерський облік»;

073 Менеджмент, ОПС «Організація обслуговування на транспорті»;

242 Туризм, ОПС «Туристичне обслуговування».



АДРЕСА КОЛЕДЖУ: 03040,
м. Київ-40, вул. Васильківська, 20,
тел. (044) 257-23-38, (066) 859-95-04,
(096) 438-80-63.

Їхати: ст. метро
«Голосіївська» або
ст. метро «Васильківська»;
автобус 119, 38, маршрутне
таксі 491, 729, 812.

<http://www.ktek.kiev.ua>



**ШАНОВНІ ДРУЗІ І КОЛЕГИ!
СЕРДЕЧНО ВІТАЮ ВАС І ВАШІ РОДИНИ
З РІЗДВОМ ХРИСТОВИМ ТА НОВИМ РОКОМ!**

Новорічні свята - це урочисте дійство із ошатною красунею-ялинкою, колядками та щирими побажаннями. З цими святами ми пов'язуємо наші найкращі сподівання, загадуємо найпотаємніші бажання та з нетерпінням чекаємо їхніх звершень.

Новий рік — свято, на яке чекають і дорослі, і діти. Хоча сьогодні на нашій землі триває кривава війна, в душі кожного українця живе надія на світле майбутнє та здійснення мрій. І ми дякуємо нашим захисникам за можливість зустрічати Новий рік!

Звичайно, 2024 рік, в який ми вступаємо, не вирішить водночас всі проблеми, але хочеться з надією дивитися в майбутнє, вірити в перемогу та продовжувати цінувати одвічні християнські чесноти, дарувати тепло наших сердець, увагу і турботу близьким людям.

Щиро бажаю вам у Новому році міцного здоров'я, життєвих сил, терпіння, оптимізму, достатку й фінансової стабільності! А найголовніше – Перемоги!

Веселих свят!

З Різдвом Христовим!

З Новим Роком!



З повагою,
Президент АсМАП України,
Президент ГО "Український транспортний союз"
ЛЕОНІД КОСТЮЧЕНКО



**ДОРОГІ ДРУЗІ!
НЕХАЙ НОВИЙ, 2024 РІК НЕСЕ МИР,
БЕЗПЕКУ ТА РАДІСНІ ЗМІНИ!**

Нехай наповнює будні успіхами, виконує грандіозні плани, відкриває прекрасні можливості, надає творче натхнення та енергію для досягнення найзаповітніших цілей! Бажаємо міцного здоров'я, тепла і невгамовної сили духу! Нехай цей рік стане часом єднання і підтримки один одного! Працюймо задля скорішої Перемоги, довгоочікуваного спокою і розквіту країни! Сил вам у ці важкі часи та твердої віри у краще майбутнє, невичерпного оптимізму і полум'яної любові! Щасливого Нового року!

З Різдвом Христовим
і прийдешнім Новим роком
щиро вітає керівництво та колектив
НКЦ АсМАП України!

ЩО НАКОЇВ ПОЛЬСЬКИЙ СТРАЙК, або ПЕРЕДНОВОРІЧНА КАТАСТРОФА НА КОРДОНІ

Кінець 2023 року видався дуже непростим для міжнародних автоперевізників. А всьому виною — блокування деякими польськими колегами основних пунктів пропуску через державний кордон починаючи з 6 листопада.

Такі наміри поляки озвучували ще наприкінці жовтня, але попервах утримувалися від найрадикальніших заходів. Ситуація обмежувалася хронічним невиконанням польськими контролюючими органами меморандуму із пропуску чітко визначеної добової кількості вантажівок. В результаті чого черги ще тоді скрізь вирости у кілька разів. Як заявляв на зустрічі з членами Ради АсМАП України заступник Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Сергій Деркач, станом на кінець жовтня поляки виконували лише 50 відсотків того меморандуму.

Однак 6 листопада польські страйкарі остаточно сплутали навіть той крихкий баланс, що існував на кордоні упродовж останніх кількох місяців. Прикордонні акції протесту проанонсовані аж до 3 січня наступного року. І найактивніше в них беруть участь перевізники, котрі раніше, до запровадження Євросоюзом санкцій, безперешкодно працювали на російському та білоруському ринках. Тепер же, при переорієнтації на ринок український, вони просто стикнулися з більшою конкуренцією і не хочуть із цим миритися. Звідси й абсолютно не ринкові вимоги, котрі передусім зводяться до надання максимальних преференцій саме для них. Здебільшого за рахунок можливостей українських колег. Зокрема, вимагаючи окрему смугу виключно (!) для польських порожніх машин при виїзді їх з України.

За підрахунками вітчизняних чиновників, на заблокованих пунктах пропуску щодоби втрачається від восьмиста до тисячі вантажівок, котрі спокійно могли би курсувати між Україною та Європейським Союзом. Перевізник з волинського міста Любомль Олександр Остапук вважає, що поляки просто хочуть вижити українських колег з ринку. З ним солідарна дуже велика кількість колег, причому з різних регіонів нашої держави.

«Взагалі блокування кордону — це питання національної безпеки обох країн, — наголошує заступник Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури Сергій Деркач. — І мені дуже дивно, що Польща, в принципі, може дозволити блокувати



кордон. Протестувати можна по-різному, чи не так? Можна приїхати під міністерство, можна перекрити частину дороги, можна іншими методами висловлювати свій протест... Мені видається, що ця історія досить популістична і не досить реалістична в частині того, що хтось дійсно хоче якийсь діалог».

Це підтверджує і ще одна вимога протестувальників. Станом на сьогодні на різних польських автотранспортних фірмах працює (ви тільки вдумайтесь!) понад сто тисяч українських водіїв. Поляки воліють, щоб їх усіх було допущено до нашої системи «ШЛЯХ» і щоби вони, подорожуючи на польських вантажівках, мали змогу подавати заявку «18-60» на перетин кордону при поверненні з рейсів із України до Польщі.

Численні перемовини, що їх ініціювали й провели як представники Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури, так і нашої профільної асоціації, успіхом поки що не увінчалися. І найгірше те, що головною тезою страйкарів поступово стала вимога негайно, тобто вже з початку наступного року, повернути для українських перевізників дозвільну систему.

«Хоча всім відомо, що це питання не до української влади і, тим паче, не до українських перевізників. Це питання до Євросоюзу. Саме ЄС затвердив наш транспортний безвіз, це — по-перше. По-друге, термін дії угоди про лібералізацію автоперевезень закінчується в червні 2024 року. Буде він продовжений чи не буде, ми цього не знаємо. Але, звичайно ж, будемо домагатися й подальшої його пролонгації», — підкреслює президент АсМАП України Леонід Костюченко, котрий з перших днів блокади виїздив на кордон і намагався переконати польських

протестувальників відмовитися від своїх радикальних заходів.

А віцепрезидент асоціації Володимир Балін, котрий також уже не раз побував на кордоні, додає: «На жаль, поляки сьогодні дуже сильно маніпулюють ситуацією. Якщо говорити про ринок Україна — Польща, ми пам'ятаємо, скільки у нас було розмов стосовно підвищення квоти дозволів. Бо їх катастрофічно не вистачало, на цьому ринку де-факто до війни працювало 35% польських компаній і 65% українських. Сьогодні ж польських фірм працює менше 10 відсотків. Зараз, під час численних перемовин, ми їм пропонуємо: ви ж сьогодні без дозволів можете їхати на український ринок. Що вам заважає? А вони відповідають: ні, ми не поїдемо, там війна».

Саме такі маніпуляції дають підстави експертам галузі стверджувати: головна мета нинішньої акції — це зовсім не бажання домогтися прозорої конкуренції, як заявляють протестувальники. Завдання тих, хто організовує подібні акції — значно глобальніші й небезпечніші. А саме — послабити українську економіку в умовах російської воєнної агресії. І з цього можна зробити висновки, що це — просто другий фронт. В даному випадку — економічний.

Час пікетів

Та й справді, понад місячна блокада вже далася взнаки вітчизняній економіці. І це чудово розуміють як у Києві, так і на місцях. Скажімо, депутати Волинської обласної ради ще в середині листопада ухвалили звернення до Генерального консула Польщі в Луцьку щодо термінового врегулювання ситуації на кордоні. Схожий документ передали польським дипломатам і у Львові.



А вже 20 листопада настала черга пікетування посольства Польщі в Києві. Сюди завітали представники секретаріату АСМАП, керівники автотранспортних підприємств та рядові водії. Мета візиту — розповісти про реальний колапс, що його створюють так звані протестувальники. Пропонуємо вашій увазі кілька коментарів від безпосередніх учасників цієї акції протесту. Власне, вони більше схожі на крик душі...

В'ячеслав Міщенко, водій-міжнародник: «Я завантажився, щоб вирушити в рейс ще 3 листопада. Відповідно до показників «ЄЧерги», я мав перетнути українсько-польський кордон 16 листопада. Але досі моя вантажівка перебуває на стоянці на підприємстві. Після того, як польські перевізники розпочали свій страйк, черга постійно переноситься і от зараз мені показує орієнтовну дату перетину кордону — 23 грудня. Тобто більше, ніж через місяць, якщо брати за відправну точку сьогоднішній день».

Олександр Гоголя, голова Ради регіону учасників АСМАП м. Києва: «Зараз ситуація дуже непроста і саме тому ми всі прийшли до польської амбасад. Наприклад, якщо говорити конкретно про наше підприємство, то на польській території залишаються заблокованими 15 автомобілів. Водії постійно на зв'язку з нами. За їхніми словами, страйкарі пропускають не більше однієї-двох вантажівок упродовж години».

Олег Павленко, директор компанії «Укрінтерекспедиція»: «Така сама ситуація не лише на пункті пропуску «Ягодин — Дорохуськ», котрий є, як відомо, найбільшим. Всі чотири вантажні пункти пропуску на українсько-польському кордоні нині заблоковані і протестувальники пропускають не більше 1–2 машин за годину. Водії вже просто не витримують».

Лариса Артюшенко, менеджер компанії перевізника: «Цей страйк нікому не потрібний. Він боляче вдарив не тільки по перевізниках, а й по всій економіці. Бо чимало українських підприємств, котрі й

так ледве-ледве працюють в умовах війни, нерідко — під постійними обстрілами, тепер вимушені зупинитися. Адже ми як перевізники не можемо вивезти їхню продукцію або завезти сировину. Контракти руйнуються, і для всієї економіки це просто катастрофа».

Як бачимо, деякі польські перевізники чомусь визначили себе відповідальними за пропускну спроможність кордону з Євросоюзом. Користуючись політичною ситуацією з формуванням свого нового уряду, вони створили реальний економічний колапс. Керівництво АСМАП передало спеціальну петицію до польської амбасад. Аналогічний документ отримали також і в Міністерстві закордонних справ нашої держави.

«У цих документах ми вимагаємо розблокувати кордон. Ба більше, ми нагадуємо нашим польським колегам про те, що саме вони, як тільки розпочалася війна, одними з перших простягнули нам руку підтримки й допомоги. Тому нам ще більш прикро й незрозуміло: чим викликана така поведінка окремих польських перевізників сьогодні», — резюмує президент АСМАП України Леонід Костюченко.

Чіткий російський слід та «дозвільні» бажання

За час блокування українсько-польського кордону майже ні в кого не залишилося сумнівів, що в нинішньому безладі міждержавного рівня присутній чіткий російський слід. Офіційний організатор акції, польський перевізник Рафал Меклер є представником осередку проросійської партії «Конфедерація свободи й незалежності» в Люблінському воєводстві. На офіційному інтернет-представництві Президента України триває збір підписів під петицією за накладання санкцій на транспортну компанію «Рафал Меклер Транспорт» та активістів згаданої партії. «Відповідь на їхні дії має бути, — переконані автори петиції. — Водіям вантажівок дуже не захочеться мати заборону на в'їзд в Україну».

Але поки що польський «тимчасовий» уряд, швидше, намагається підігравати протестувальникам. Зокрема, тепер уже колишній міністр інфраструктури Польщі Анджей Адамчик надіслав своєму українському колезі Олександру Кубракову листа, де закликав терміново вжити заходів для виконання вимог страйкарів, за які відповідає українська сторона. А це, передусім, — скасування обов'язкової реєстрації в електронній черзі перетину кордону порожніх вантажівок, котрі повертаються з України до Євросоюзу.

Але ж ми добре розуміємо, що станом на сьогодні головним каменем спотикання є аж ніяк не ця вимога. На жаль, ситуація така, що низка профільних асоціацій країн ЄС дуже категорично налаштована повернути для України дозвільну систему. Представники таких асоціацій Польщі, Словаччини та ще кількох східноєвропейських країн навіть провели консультації на предмет подальших спільних дій.

«Вони хотіли порадитися між собою, як саме намагатися діяти, щоб повернути для нас дозволи, — розповідає президент АСМАП України Леонід Костюченко. — На щастя, й деякі українські перевізники та представники секретаріату Асоціації змогли взяти участь у цій дискусії, оскільки нас запросив до діалогу президент IRU Раду Дінеску. Така участь дає нам можливість, принаймні, чітко бачити: на якій платформі сьогодні ведуться перемовини між тими, хто виступає проти лібералізації перевезень між Європейським Союзом та Україною. Але, повторюю: для нас сьогодні головне питання — це розблокування кордону».

«Ми також докладаємо максимум зусиль, щоб блокування закінчилося, — долучається до розмови президент польської асоціації ZMPD Ян Бучек. — Намаємося переконати тих, хто має мандат на вирішення цього питання, на найвищому політичному рівні почати консультації, щоб вирішити всі болючі питання польських перевізників. На даний момент — це наша головна мета».



На жаль, розблокування кордону поки так і не відбулося, а наші найближчі сусіди усе наполегливіше намагаються переконати чиновників Європейського Союзу в тому, що пролонгація угоди з Україною про так званий транспортний безвіз відбулася без детального аналізу її попереднього виконання. Наприклад, президент польської асоціації ZMPD Ян Бучек, хоча й не підтримує нинішнє блокування кордону, натомість є давнім прихильником повернення дозволів.

Ба більше, представники польської і, особливо, словацької асоціацій на згаданий on-line зустрічі запропонували своїм українським колегам настільки ж несподівану, наскільки й неприйнятну ініціативу. Щоб наші підприємці доправляли вантажі, призначені для країн Західної Європи, лише на територію Польщі та Словаччини. А звіди, мовляв, їхні перевізники самі розвезитимуть товари по всіх усядах ЄС. Усі без винятку опитані нами українські перевізники категорично не сприймають таку ідею. Що цілком зрозуміло, адже про яку конкуренцію тоді взагалі можна говорити...

Головні заручники блокади

Зрозуміло, що найбільше від нинішнього прикордонного свавілля страждають водії. Вони стали заручниками цієї ситуації і не можуть повернутися з рейсів додому. За час блокади двоє водіїв померли, інші оголошували голодування, протестуючи у такий спосіб проти нелюдських умов перебування в колійках.

Рада АсМАП ухвалила рішення бодай періодично забезпечувати водіїв, котрі застрягли на кордоні, продуктами харчування. Свою лепту тут внесла й польська профільна асоціація ZMPD, котра офіційно страйк не підтримує.

Але вже на початку грудня польські протестувальники перестали нормально

пропускати навіть ті вантажі, котрим спершу обіцяли стовідсоткову «зелену вулицю». Тобто гуманітарку, товари військового призначення та небезпечні вантажі. Розповідає водій-міжнародник, котрий перевозить небезпечний вантаж, Максим Гуржій. Він кілька днів простояв у польському пункті пропуску «Корчова»: «Я тут стою з 27 листопада. Перевожу небезпечний вантаж — рідкий азот. Температура — мінус 196 градусів, він знаходиться під тиском. Є можливість, коли машина довго стоїть і не рухається, тиск зростає і може бути викид азоту. Гадаю, не потрібно пояснювати, наскільки це небезпечно. Однак моя вантажівка перебуває тут разом з багатьма іншими. Я стою 671-й на заїзд на кордон. Зараз іде 560-та за ліком машина. А всього 741 машина записана. Тобто іще 200 машин тут стоїть. Лише тих машин, котрі везуть небезпечні вантажі. Вони стоять як на цій парковці, так і просто над дорогою».

А ось — свідчення водія-міжнародника Владислава Тернавського, котрий доставляє в Україну гуманітарний вантаж: «Останнім часом тут, на пункті пропуску «Корчова», знаходиться дуже багато машин з гуманітаркою. В мене був випадок: я заїжджаю туди, до протестувальників, вони мене не пропустили, сказали буцімто в мене «липові» документи. Насправді документи в мене — у повному порядку, можу їх усім продемонструвати. Але так звані страйкарі кажуть: якщо ти не виїдеш звідси, то буде штраф, поліція приїде... Вони нічого не хочуть дивитися, вони взагалі не реагують на те, що в мене документи. Я їм показую, а вони взагалі не реагують на те. Завернули мене і я змушений стояти».

За словами голови Ради регіону учасників АсМАП Хмельницької області Віктора Ядухи, котрий у складі делегації АсМАП уже не раз виїжджав на кордон, останніми

днями поляки дуже погано пропускають будь-які вантажі. «Тобто ті постулати, про які говорили страйкарі від самого початку страйку, що блокада кордонів не стосується гуманітарних, військових і небезпечних вантажів, вони не виконуються. З нами сьогодні тут є представник юридичної адвокатської компанії, яка буде готувати позови. Ми збираємо матеріали, намагаємося знайти нотаріуса, щоб зафіксувати простий гуманітарних і небезпечних вантажів на цьому переході. Звернулися в декілька нотаріальних контор», — резюмує Віктор Ядуха.

Взагалі українські водії самотужки zorganizували сякий-такий лад у русі власних вантажівок. Очікуючи пропуску «милости» від «гостинних» сусідів, вони готують їсти та просто гріються, розпалюючи багаття у відрах. Час від часу до водіїв навідується представники польської так званої антиконфліктної команди — аналог нашої поліції діалогу. Але вони здебільшого лише розводять руками, відповідаючи на запитання: коли закінчиться прикордонний безлад.

Загроза нацбезпеці

Тим часом вітчизняні активісти спільно з представниками влади намагаються віднайти все нові й нові методи впливу на польських протестувальників. Днями в Києві відбувся круглий стіл «Блокування кордонів — загроза національній безпеці». Серед іншого, його учасники дійшли висновку, що нинішній польський страйк призводить до суттєвого сповільнення зростання економік обох держав. Розповідає перший заступник голови Комітету Верховної Ради з питань транспорту й інфраструктури Юлія Клименко: «Український експорт в жовтні становив 5,2 млрд гривень, а в листопаді — лише 3,8 млрд. Різниця — 1,4 млрд, і це дуже суттєво. Вона, можливо, частково викликана сезонними коливаннями, але це не головна причина падіння. Є різні оцінки, що цей польський страйк нам обійдеться в один відсоток нашого ВВП. В один відсоток економіки, падіння, ви тільки вдумайтеся! Тобто, якщо ми повинні були вирости цього року на 3,5 відсотка, то ми виростемо, наприклад, на 2,8 чи 2,5 відсотка. Це — дуже серйозна проблема. Особливо враховуючи наші воєнні реалії».

А от голова Ради польсько-української Господарчої палати Олег Дубіш навіть вельми промовисті факти того, як польські протестувальники власними діями шкодять своїй же державі та її економіці: «Є статистика за дев'ять місяців: польський експорт до України зріс на понад 25% і складає порядка 8,9 млрд доларів. А український — навпаки, впав. Подібний тренд був і минулого року. І

позитивне сальдо для польської сторони в торгівлі з Україною складає зараз близько 4,7 млрд, минулого року було 3,7 млрд. Це, звичайно, наша проблема, така несиметричність. Але ми у своїй заяві відзначили, що, в першу чергу, в результаті так званого страйку страждають, в тому числі, інтереси польського суспільства і польської держави».

Навряд чи повернення до дозвільної системи, якого, зокрема, вимагають польські протестувальники, здатне компенсувати бодай уже заподіяні збитки. Не кажучи вже про те, що останнім часом наші західні сусіди вдаються до відвертої підміни понять, намагаючись в усіх власних негараздах звинувачувати виключно українських колег. Зокрема, в тому, що вони буцімто масово здійснюють каботажні перевезення. Або завантажуються в Польщі і доставляють вантажі деінде без використання нескасованого угодою дозволу до третіх країн та з них.

«Офіційних підтверджень саме масовості таких випадків немає, — наголошує президент АСМАП України Леонід Костюченко. — Штрафні санкції за такі порушення на території Польщі складають 12 тисяч злотих, або 2700 євро. Якщо фрахт до Німеччини коштує, скажімо, 2,5 тисячі, то я не впевнений, що сьогодні наш водій захоче заробити ці кошти на каботажі, якщо він має досить перевезень. Це — абсурд. І я попросив і наполягаю на тому, щоб польська сторона надала нам якісь докази такої поведінки українських перевізників. Якщо якісь факти підтвердяться, ми у себе в Асоціації звернемося до міністерства і позбавимо цих порушників нашої угоди ліцензії. Тоді вони не будуть працювати на цьому ринку. Ось так цивілізовано має вирішуватися це питання. Але аж ніяк не шляхом блокування кордону і висловлення неприйнятних вимог щодо повернення до дозвільної системи».

Вочевидь, чиновники Європейського Союзу це розуміють краще за поляків. Принаймні, Єврокомісія не планує вносити зміни до чинної угоди з Україною про лібералізацію автоперевезень. За результатами засідання Ради міністрів транспорту ЄС було ухвалене саме таке рішення. Про це повідомила єврокомісарка Адіна Велян. Понад те, більшість учасників згаданого засідання висловили готовність і надалі відстоювати наш так званий транспортний безвіз.

Що далі?

Ця новина, поза всякі сумніви, вельми обнадійлива, хоча це й не означає, що адепти повернення до дозвільної системи на цьому припинять намагання домогтися свого. Зараз у Словаччині, Угорщині та особливо в Польщі вестиметься максим



мальна перевірка українських перевізників з метою виявлення можливих фактів каботажу. Днями уряд Польщі навіть ухвалив проєкт постанови, покликаної внести зміни до закону про автомобільний транспорт. Головна мета — підвищити ефективність управління автотранспортною інспекцією, котра якраз і уповноважена перевіряти транспортних операторів, зокрема й українських. Тих, хто порушуватиме угоду про лібералізацію перевезень, поляки пропонують відразу позбавляти ліцензій.

Втім, більшість наших перевізників — цілком свідомі й чудово знають чинні правила. На відміну від тих польських колег, котрі вже понад місяць не дають нормально працювати нікому. Кризова ситуація з блокуванням кордону набула стану справжнього колапсу. Представники українського бізнесу навіть підготували відкритий лист до Голови Верховної Ради із проханням направити парламентську делегацію до польського сейму.

Як знати, можливо, бодай на міжпарламентському рівні таки вдасться зрушити цю патову ситуацію з мертвої точки. Адже всі попередні спроби дають лише дуже незначний ефект. Найсвіжіші перемовини відбулися у Варшаві буквально кілька днів тому за участі представників АСМАП України. Розповідає віцепрезидент АСМАП України Володимир Балін: «Діалог можливий. Але позиція польських страйкарів усе ще зводиться до того, що ми не припинятимемо страйк, а лише послабимо його. Тобто пропускатимемо за годину більшу кількість автомобілів. Наприклад, по десять. Така позиція — вкрай некоректна, тому що ми категорично проти страйку. І ми знаємо, що проти страйку і уряд України, і уряд Польщі. Офіційно про це заявляє і Брюссель. Ми вважаємо, що діалог можливий, але за умови, що страйку не буде».

Більше того, свого часу польські страйкарі заявляли, що готові до припинення блокади у разі виконання частини вимог. І насамперед натякали на необхідність вільнішого пропуску власних порожніх вантажівок, котрі повертаються з України. «Ми зробили крок назустріч, — наголошує Володимир Балін. — Україна разом з

Польщею відкрила пункт пропуску «Угринів — Долгобичув». Порожні машини тут уже поїхали. І ми вважаємо, що це — виконання однієї з вимог страйкарів. Так, як вони просили — порожні, без електронної черги. Але сьогодні прозвучало, що вони призупинять блокування лише за умови, що там будуть проїжджати тільки польські машини. Тобто такі дискримінаційні заходи по відношенню до наших перевізників, вони все одно лунають».

Не менш дискримінаційними можна назвати й рішення польських митників про складання на українських перевізників протоколів за порушення термінів доставки. При тому, що такі порушення термінів виникають саме через блокування кордону. У відповідь на такі дії служба підтримки з питань NCTS української Держмитслужби терміново направила до всіх країн — учасниць Конвенції про процедуру спільного транзиту звернення щодо врахування ситуації, яка, зокрема, склалася на українсько-польському кордоні.

Блокада змусила пригадати і про контрейлерні перевезення. Перші партії вантажівок на залізничних платформах уже були відправлені до Польщі і в зворотньому напрямку. Нагадаємо, налагодити регулярне контрейлерне сполучення між Україною та Польщею вітчизняні менеджери намагалися вже кілька років поспіль. Однак досі з економічної точки зору такі маршрути не викликали особливої зацікавленості у перевізників. Нині ж — ситуація патова, відтак переправлення великотоннажних каміонів через кордон на залізничних платформах може стати бодай незначним позитивним сигналом.

Отже, контрейлерний потяг курсуватиме між українським Скниловом, що на Львівщині, та польським містом Славкув. Митне та прикордонне оформлення вантажу відбувається на залізничному переході «Ізов — Грубешів». Зі станції Славкув вантажівки прямують до місця призначення вже власним ходом, автошляхами. Так само — й зі Склилова.

Звісно, поки що такі перші рейси — лише крапля в морі. Скажімо, за допомогою найпершого — до Польщі — вдалося переправити через кордон усього 13 тягачів з напівпричепами. Втім, це лише початок...

ЯК ЦЕ МАЄ ПРАЦЮВАТИ

Чинний Митний кодекс України, який набрав сили 1 червня 2012 року, свого часу розроблявся як спрямований на адаптацію митного законодавства України до норм Світової організації торгівлі, принципів і директив Європейського Союзу та стандартів безпеки Всесвітньої митної організації.

До його основи було покладено положення низки міжнародних конвенцій, зокрема, Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (1999 рік), Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція 1990 року), а також Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах (1982 рік), до якої наша держава приєдналася згідно з Указом Президента України у липні 2002 року.

Дата набрання чинності останньою для України — 12 грудня 2003 року. Вже двадцять років Конвенція про узгодження, як її коротко називають спеціалісти з митної справи, є частиною національного законодавства України.

Її Договірними сторонами є 58 країн світу; всі з них, приєднуючись до Конвенції, проголосили підтримку її принципів.

Давайте розглянемо, чого власне стосується ця міжнародна угода і як ми можемо використовувати її норми на користь України.

Буквально у перших статтях Конвенції, крім термінологічного визначення понять митного, медико-санітарного, ветеринарного, фіто-санітарного контролю на кордонах, її Договірні сторони констатують мету Конвенції: полегшення міжнародного перевезення вантажів.

Як зазначено у тексті, Конвенція має на меті скорочення вимог відносно дотримання формальностей, а також видів і тривалості контролю, зокрема шляхом національної і міжнародної координації процедур контролю і методів їх застосування. Саме координація, узгодження й синхронізація роботи контрольних служб на кордонах є основними ідеями цієї угоди.

Стаття 5 Конвенції прямо зазначає: для забезпечення належного функціонування контрольних служб Договірні сторони повинні забезпечувати, щоб ці служби мали в міру можливості й у рамках національного законодавства у своєму розпорядженні:

а) кваліфікований персонал в достатній кількості з урахуванням потреб перевезень;



б) устаткування і пристрої, необхідні для проведення перевірки з урахуванням виду транспорту і вантажів, що підлягають контролю, і потреб перевезень;

с) офіційні інструкції для посадовців, з тим, щоб вони діяли відповідно до міжнародних договорів і угод, а також відповідно до чинних національних приписів.

Там само, у статті 7 установлено принципи взаємодії сусідніх країн: в усіх випадках перетину спільного сухопутного кордону зацікавлені Договірні сторони вживають заходів для полегшення перевезення вантажів, зокрема:

а) вони докладають усіх зусиль для організації спільного контролю вантажів і документів шляхом установлення обладнання, яке спільно використовується (вочевидь, йдеться про рентген-сканери, ваги, системи радіаційного контролю тощо);

б) вони докладають усіх зусиль для забезпечення того, щоб були аналогічними:

години роботи прикордонних постів, служби контролю, які здійснюють свою діяльність на цих постах (з досвіду — задовго до формального відкриття міждержавного чи міжнародного пункту пропуску суміжні держави узгоджують, які саме державні контрольні служби в ньому працюватимуть),

категорії вантажів, засоби транспорту і системи міжнародного митного транзиту, які можуть бути прийняті або використовуватися в цих країнах.

Цікаво, як це співвідноситься з тим, що деякі з наших сусідів, також підписантів Конвенції про узгодження, роками не можуть (?) забезпечити наявність у потужних міжнародних пунктах пропуску, відкритих за доброї волі обох суміжних держав, стабільної роботи, наприклад, служби ветеринарного контролю? Чи просто навіть наявність такої служби? Чи все ж таки це є один із важелів регулювання імпорту тих чи інших товарів на свій внут-

рішній ринок? А стосовно транзиту товарів?

Як співвіднести норми Конвенції (додатки 3—5) про те, що за винятком випадків, коли є загроза зараження, Договірні сторони по можливості звільняють транзитні вантажі від медико-санітарного, ветеринарного і фіто-санітарного контролю, із тим, що кілька країн — членів Європейського Союзу запровадили окремий, жорсткий, нееквівалентний і невідповідний контроль за транзитом товарів українського походження? З використанням GPS-пломб, складної й недешевої реєстрації в різноманітних електронних контрольних системах, застосуванням поліцейського чи митного супроводження, конвою тощо.

Окреме питання про те, як це корелюється із Віденською конвенцією про право міжнародних договорів від 23 травня 1969 року, стаття 26 «Pacta sunt servanda», де сказано: «Кожен чинний договір є обов'язковим для його учасників і повинен добросовісно виконуватись». Поки що виносимо за рамки.

Стосовно транзиту у Конвенції про узгодження є ціла стаття 10:

«1. Договірні сторони погоджуються застосовувати, в міру можливості, простий і прискорений режим щодо транзитних вантажів, особливо вантажів, що перевозяться відповідно до системи міжнародного митного транзиту, передбачаючи проведення їх контролю лише в тих випадках, коли це виправдано обставинами, що склалися, або ризиками. Крім того, вони беруть до уваги становище країн, які не мають виходу до моря. Вони докладають усіх зусиль для того, щоб передбачити збільшення тривалості часу, протягом якого може проводитися видача зі сплати мита вантажів, що перевозяться відповідно до будь-якої системи міжнародного митного транзиту, та розширення компетенції існуючих митниць у цій галузі.

2. Вони докладають усіх зусиль для максимального полегшення транзиту вантажів, що перевозяться у контейнерах або інших пакувальних засобах, що забезпечують достатню безпеку».

Останнім часом коли-не-коли доводиться чути від українських перевізників, що десь їм зустрівся «простий і прискорений режим щодо транзитних вантажів, особливо вантажів, що перевозяться відповідно до системи міжнародного митного транзиту». А таких систем у нас принаймні дві, й обидві запроваджені міжнародними угодами: Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із викорис-

танням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року і Конвенції про процедуру спільного транзиту 1982 року.

І знову наші сусіди є підписантами, і знову є питання щодо статті 26 Віденської конвенції.

А Конвенція про узгодження гарна. Необхідна й корисна.

Чого вартує тільки стаття 5 додатку 8, якою запроваджено Міжнародний ваговий сертифікат транспортного засобу:

1. З метою прискорення перетину кордонів Договірними сторонами, згідно з відповідними національними й міжнародними законами та правилами, слід прагнути уникати повторних процедур зважування транспортних засобів у пунктах перетину кордонів шляхом прийняття та взаємного визнання Міжнародного вагового сертифіката транспортного засобу, що міститься в доповненні 2 до цього додатка. У випадку прийняття Договірними сторонами таких сертифікатів жодних додаткових зважувань не проводиться, крім вибірко-вих перевірок і контролю в разі передбачуваних порушень. Зважування транспортного засобу, результати якого вносяться до таких сертифікатів, проводиться лише в країні походження міжнародних транспортних операцій. Результати таких вимірювань належним чином відображаються та засвідчуються в таких сертифікатах.

2. Кожна Договірна сторона, що визнає Міжнародний ваговий сертифікат транспортного засобу, публікує перелік усіх наявних в її країні станцій зважування, уповноважених відповідно до міжнародних принципів, а також будь-які зміни до нього. Цей перелік, а також будь-які зміни до нього передаються Виконавчому секретарю Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) для надіслання кожній Договірній стороні і міжнародним організаціям, зазначеним у статті 2 додатка 7 до цієї Конвенції.

3. Мінімальні вимоги, що пред'являються до вповноважених станцій зважування,

принципи надання повноважень та основні характеристики процедур зважування, які необхідно застосовувати, викладені в доповненні 2 до цього додатка.».

Жодних додаткових зважувань! Жодних скандалів із вагами, які не пройшли перевірку або ж просто дають неправдиві дані. Жодних штрафів чи переплат у країнах транзиту. Бери й працюй!

Або стаття 6 цього ж додатка, яка визначає мінімальні вимоги до пунктів перетину кордонів, відкритих для міжнародних вантажних перевезень:

i) наявність споруд, що дозволяють державам, які мають спільний кордон, проводити спільний контроль протягом 24 годин на добу (за методом однієї зупинки), коли це виправдано торговельними інтересами й відповідає правилам дорожнього руху;

ii) поділ смуг руху для різних типів перевезень з обох боків кордону з метою надання пріоритету транспортним засобам, що мають дійсний міжнародний митний транзитний документ або перевозять живих тварин або швидкопсувні харчові продукти;

iii) наявність зон контролю поза смугами руху для проведення вибірових перевірок вантажу і транспортних засобів;

iv) наявність належних місць для стоянки й терміналів;

v) наявність санітарно-гігієнічних об'єктів, місць для відпочинку і засобів зв'язку для водіїв;

vi) стимулювання створення транспортно-експедиційними агентствами належних засобів у пунктах перетину кордонів для того, щоб вони могли пропонувати послуги транспортним операторам на конкурентній основі.

Автори тексту Конвенції заклали до неї ідеї й норми, спрямовані як на забезпечення інтересів бізнесу, так і на дотримання гідних умов для роботи й відпочинку простого водія — головної дійової особи процесу міжнародних перевезень.

Та ось із практичною реалізацією між-

народних домовленостей і дотриманням даного слова якось не складається.

Супроводження Конвенції про узгодження здійснюється у рамках Робочої групи із митних питань, пов'язаних із транспортом WP.30 Європейської економічної комісії ООН. Керівний орган Конвенції, її Адміністративний комітет АС.3, до якого входять представники всіх Договірних сторін, згідно з Конвенцією має збиратися не рідше одного разу на п'ять років. При цьому у жовтні 2023 року на сесії WP.30 було зазначено, що попередня, десята сесія Адміністративного комітету Конвенції про узгодження (АС.3) відбулася аж у 2014 році.

Схоже, до рук наших дипломатів і державних службовців сам проситься інструмент, за допомогою якого можна висвітлити перед міжнародною спільнотою ті питання, які на сьогодні не дають працювати українським перевізникам. Тим більше, що WP.30 на тій же сесії у жовтні розглянула неофіційні документи WP.30/2023/4, 5, 6, 7 та 8, в яких містяться перші 4 розділи та додаток до майбутньої публікації, підготовленої секретаріатом ЄЕК ООН у співпраці з Організацією з безпеки та співробітництва в Європі (ОБСЄ): «Практичний посібник із спрощення транскордонного руху». Секретаріат ЄЕК ООН запропонував заінтересованим країнам поділитися передовою практикою / ситуаційними прикладами для того, щоб їх було включено до публікації. До кінця року посібник має вийти англійською, французькою та російськими мовами.

Сподіваємося, уповноважені Урядом України державні органи, відповідальні за участь у WP.30, — а це Мінінфраструктури і Держмитслужба, — скористаються нагодою і належним чином відпрацюють питання, від яких залежить значна частина стабільності української економіки.

Валерій Луговець, заступник директора
Департаменту супроводження Конвенції
МДП АСМАП України



**НАВЧАННЯ З НКЦ АСМАП
УКРАЇНИ ВІДТЕПЕР І У ЛЬВОВІ!**



**СЛАВА
УКРАЇНІ!**

Пройти навчання з підготовки водіїв та уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів вже доступно у філії Навчально-Консультаційного Центру АСМАП України у м. Львів, вул. Городецька 367-А, де на Вас вже чекають наші високопрофесійні фахівці для проведення занять в навчальному класі, який обладнано відповідно до вимог національного законодавства.

Набір слухачів до груп відкрито!

Реєструйтесь ☎ 067 2791112

Контактна особа: Назар Хомин, заступник директора з регіональної роботи НКЦ АСМАП України.

Ми працюємо для Вас! Ми працюємо заради України!

Тримаймося! Перемога за нами!

НАВЧАЛЬНО-ПРАКТИЧНИЙ СЕМІНАР З ПИТАНЬ НОВАЦІЙ У МИТНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ

5 жовтня 2023 року АсМАП України, Держмитслужба України та Навчально-консультаційний центр АсМАП України провели спільний навчально-практичний семінар «Переваги та спрощення при здійсненні міжнародних автоперевезень».

Головними темами семінару стали новинки у митному законодавстві України, які набувають чинності у 2023 році. Ці зміни обумовлені процесом наближення національного законодавства України до законодавства Європейського Співтовариства та відповідної імплементації до нього норм міжнародної Конвенції про процедуру спільного транзиту.

Новації у митній справі з питань спільного транзиту, зокрема система транзитних спрощень, що застосовується у країнах ЄС, безпосередньо впливають на діяльність міжнародних автомобільних перевізників і потребують їх детального вивчення, що проявилось у великій кількості запитань, поставлених слухачами наприкінці семінару.

Слід зазначити, що участь у семінарі онлайн узяли понад 150 представників міжнародних автоперевізників України.

Серед доповідачів від Держмитслужби на семінарі виступили заступник Голови Держмитслужби Владислав Суворов, директор Департаменту транзитних процедур Сергій Демченко, національний координатор з питань спільного транзиту Аліна Брендак, начальник Управління супроводження авторизованих економічних операторів Андрій Теплий.

До основних тем, які висвітлювалися в ході навчально-практичного семінару, були віднесені питання використання електронної транзитної системи NCTS, передбаченої Конвенцією про процедуру спільного транзиту, на національному та міжнародному рівні, а також транзитні спрощення, імplementовані до національного законодавства України.

Під час заходу учасники обговорили, зокрема, питання організації переміщення товарів між митними органами та/або авторизованими об'єктами на митній території України із використанням NCTS; застосування документів і процедури Т1 на національному рівні; критерії та умови, яким має відповідати підприємство, що претендує на отримання певних спрощень, та практику їх використання залежно від обраної авторизації.

У своїх презентаціях доповідачі розкрили питання переваг та спрощень при здійсненні міжнародних перевезень товарів,



які отримав український бізнес після повноцінного приєднання України до Конвенції про процедуру спільного транзиту. Серед них — можливість працювати за принципом «один транспортний засіб — одна декларація — одна гарантія», прискоривши проходження товарів через митний кордон; користуватися тими самими спрощеннями, які має лояльний бізнес у 35-ти країнах Конвенції, навіть без отримання статусу авторизованого економічного оператора (АЕО).

Наприклад, підприємства, які отримали авторизацію на застосування спрощення «процедура випуску за місцезнаходженням», зможуть частину митних дій здійснювати самостійно, на власних авторизованих складах, без заїзду до зони митного контролю. Це буде можливо завдяки Автоматизованій системі митного оформлення (АСМО) Держмитслужби.

Авторизоване підприємство після прибуття до нього транспорту з товарами надсилає в АСМО електронне повідомлення, де зазначається інформація, необхідна для прийняття рішення про випуск товарів. У повідомленні зазначаються номери транспортних засобів, документів на товар, дані авторизованого об'єкта, відомості про митні пломби та їх збереженість тощо.

Дозвіл на розвантаження сформується автоматично, якщо митниця у визначений строк не прийме рішення про необхідність митного огляду (наприклад, якщо спрацює система аналізу ризиків).

За результатами розвантаження авторизоване підприємство надсилає митниці відповідне електронне повідомлення. Після його аналізу митниця робить відміт-

ку про умовне завершення переміщення, вивільнення транзитної гарантії та блокування іншої суми гарантії, яка буде розблокована в момент митного оформлення товарів у митний режим імпорту.

Таким чином, авторизоване підприємство уникає необхідності заїзду на термінал і витрат часу на очікування митного оформлення товарів. Водночас, за митницею залишається право будь-коли провести перевірку роботи такого підприємства з метою забезпечення митного контролю, як передбачено законодавством.

Окремий акцент спікери семінару зробили на тому, що із 7 листопада 2023 року починають діяти зміни до Митного кодексу України, прийняті ще чотири роки тому: пред'явлення митному органу товарів і транспортних засобів під час їх митного оформлення, в тому числі вивезення у митному режимі експорту, стає обов'язковим.

Одночасно втрачають чинність деякі статті, які давали митницям підстави при ввезенні приймати рішення про можливість випуску товарів без їх пред'явлення митному органу, за попередньою митною декларацією, яка містить всю необхідну для цього інформацію.

Відтак, починаючи з 00 годин 7 листопада 2023 року раніше оформлені митні декларації типу «ЕА» стають попередніми митними деклараціями, достатніми для надання дозволу на ввезення товарів і забезпечення їх доставки до внутрішньої митниці призначення. А вже випуск товарів в обраний митний режим (імпорт, митний склад тощо) здійснюватиметься після пред'явлення товарів митниці та подання додаткової митної декларації.



Протягом двох з половиною годин семінару його слухачі мали можливість детально обговорити тематику виступів, порушити низку практичних питань і, в тому числі, висловити зауваження до окремих митниць, які недостатньо готуються до впровадження новацій законодавства.

Представники АсМАП України також активно долучилися до проведення семінару. Так, директор Департаменту супроводження Конвенції МДП Леонід Хмельницький розповів про іноземний досвід запровадження інституту уповноважених

вантажоодержувачів та вантажовідправників МДП, які у нас щойно починають з'являтися завдяки змінам у Митному кодексі України.

Крім того, він звернув увагу присутніх керівників Держмитслужби на необхідність ретельної підготовки до нових умов роботи митниці, особливо до забезпечення стовідсоткового пред'явлення транспортних засобів із товарами на митних терміналах, більшість із яких належать комерційним структурам. Ця вимога, одночасно із впровадженням норми Конвенції про процедуру спільного тран-

зиту щодо обов'язкового пломбування транспортних засобів, які перевозять товари за процедурою Т1, може призвести до черг у зонах митного контролю внутрішніх митниць. Запобігти ускладненню ситуації можна лише чіткою організацією взаємодії всіх підрозділів митниці.

Підсумовуючи, представники Держмитслужби й АсМАП України подякували учасникам за активну дискусію та погодились щодо необхідності продовження діалогу між митницею і представниками автотранспортного бізнесу.

НАВЧАЛЬНО-КОНСУЛЬТАЦІЙНИЙ ЦЕНТР АСОЦІАЦІЇ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ УКРАЇНИ



Проводить заняття з курсу практичного водіння транспортних засобів категорії СЕ



Сучасний транспортний засіб:
тягач Scania E-5 (R420 АКП),
напівпричіп Schmitz (тент).

Практичне водіння на закритому
майданчику та з виїздом на дороги
загального користування.



Реєстрація за тел.:
(050) 694-84-88
(067) 409-17-32
(044) 245-74-13

ПЕРЕВІЗНИК UA

Засновник і видавець
ТОВ «Видавничий центр «Афродіта»

Адреса редакції та видавця: 03113, Київ,
пр. Перемоги, 57, оф. 1105, тел.: 0 67 723 82 93
Директор Наталія Форостянова
Головний редактор Ольга Безушко
Рекламний відділ тел.: 067 2498282

E-mail: pereviznik_ua@ukr.net
Реєстраційне свідоцтво КВ № 8739 від 13.05.2004 р.
Віддруковано: ТОВ ВКП «СТ-друк», замовлення №1204
Наклад 5 000 прим., ціна договірна
Відповідальність за достовірність інформації несе автор.

ПРО РЕЗУЛЬТАТИ ЗУСТРІЧІ ГОЛОВИ ФЕДЕРАЦІЇ З ТОП-КЕРІВНИКАМИ ДЕРЖАВИ У ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТУ ТА ВІДНОВЛЕННЯ

Першого грудня 2023 року за ініціати-ви Голови Федерації роботодавців транспорту Ореста Климпуша відбу-лась зустріч з топ-керівниками: Віце-прем'єр-міністром з відновлення України — Міністром розвитку громад, територій та інфраструктури Олек-сандром Кубраковим, заступником Міністра Сергієм Деркачем та Головою Агентства відновлення та розвитку інфраструктури України Мустафою Найємом.

Ми дуже вдячні за плідну і продуктивну розмову з обговорення нагальних потреб галузі, розуміння та наміри з реалізації спільних кроків по врегулюванню про-блемних питань транспортної галузі, зок-рема щодо:

- шляхів врегулювання ситуації на кордоні, механізмів запобігання;
- необхідності запровадження у найко-ротші терміни європейських норм допуску до ринку (Регламент ЄС № 1071/2009);
- відновлення соціального діалогу. Перегляд, продовження Галузевих угод у сфері автомобільного, морського, авіа-ційного транспорту;
- законодавчого врегулювання питан-ня перевезення пільгових категорій гро-мадян та надання соціальних послуг;
- методів та механізмів протидії діяль-ності нелегальних перевізників.

Під час зустрічі та плідної професій-ної дискусії дійшли висновку, що задля запобігання в майбутньому ситуації блокування кордону необхід-но уживання певних заходів.

По-перше, запровадження у найко-ротші терміни європейських норм допуску до ринку.

Дійшли згоди, що Міністерство зі свого боку, а Федерація — зі свого вживатимуть заходів та ініціюватимуть перед Вер-ховною Радою України прийняття у най-ближчі терміни в цілому законопроекті «Про внесення змін до деяких законодав-чих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповід-ність з актом Європейського Союзу» (реєстр. № 4560).

Ситуація на кордоні є наслідком лібера-лізації ринку. За час війни видано при-близно 35% ліцензій від усіх за весь пе-ріод.

У листі Польської асоціації роботодавців



транспорту та логістики від 28.11.2023 р. теж зазначається про необхідність запро-вадження європейських вимог допуску до ринку.

У ФРТУ розуміють, що Україна перебу-ває в стані війни і основна частка імпорту та експорту здійснюється автомобілями. Перевізники підтримують ЗСУ, працюють у надскладних умовах. Але ми вважаємо, що допуск до ринку має бути відповідно до європейських вимог, а державі потріб-но підготувати механізми для підтримки і розвитку автотранспортних підприємств.

По-друге, враховуючи, що на сьогод-ні основна частка перевезень здійсню-ється автомобілями, необхідно вжити кардинальних заходів з розбудови прикордонної інфраструктури.

Це будівництво стратегічних пунктів пропуску для всіх видів руху без обмежен-ня ваги транспортних засобів у вже визна-чених точках перетину кордону автомагіс-тралями в рамках п'ятого європейського транспортного коридору, які вже перед-бачені міжурядовими угодами і не потре-бують додаткового двостороннього пере-говорного процесу. Зокрема, йдеться про пункт пропуску на державному кордоні з Угорщиною в точці перетину кордону а/м М3 — МАПП «Дийда — Берегдароц»; потребує узгодження технічних деталей та розробки ПКД для їхнього спорудження разом з під'їзними ділянками автомагіс-тралей. Роботи можна розпочинати прямо зараз.

Домовились про звернення до європей-ських донорів з пропозицією щодо фінан-сування цього пункту як початок будівниц-тва нового автопереходу європейського зразка через карпатський хребет.

Довідково

Договірно-правова база для відкриття зазначеного ПП з угорською стороною вже готова багато років, зокрема ще 21.03.2006 р. було укладено Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки про точки з'єднання автомобільних доріг на українсько-угор-ському кордоні у рамках п'ятого пан'євро-

пейського транспортного коридору, яка передбачає відкриття МАПП «Дийда — Берегдароц», а Угодою між КМУ і Урядом Угорщини про контроль прикордонного руху в пунктах пропуску через державний кордон для автомобільного та залізнично-го сполучення від 04.05.2012 р. зазначе-ний пункт пропуску вже внесено в перелік пунктів пропуску через українсько-угор-ський державний кордон, тобто пункт пропуску «Дийда — Берегдароц» в дого-вірно-правовому плані є вже відкритим і сторонам залишається тільки звести його на місцевості. Окрім цього, відрізок авто-магістралі від МАПП «Дийда — Берег-дароц» до міжнародної автодороги М24 Берегово — Мукачєво виконуватиме фун-кцію об'їзної дороги навколо м. Берегово і разом із давнім, до цього часу нереалізо-ваним проєктом так званої берегівської об'їзної фактично становитиме комплекс під'їзних шляхів до міжнародного пункту пропуску «Дийда — Берегдароц» у точці перетину українсько-угорського держав-ного кордону автомагістраллю у рамках п'ятого пан'європейського транспортного коридору.

Крім цього, потребує розгляду залучен-ня іноземних інвестицій на розбудову таких пунктів пропуску на державному кордоні: зі Словаччиною в точках перети-ну кордону а/м D1 — «Сторожниця — Загор» та «Соломоново — Чіерна»; з Угорщиною в точці перетину кордону а/м М34 «Загонь — Чоп» «Біла Церква — Сігету-Мармацій» з будівництвом мосто-вого переходу через р. Тиса на україн-сько-румунському кордоні.

Мустафа Найєм пообіцяв доручити своїм структурним підрозділам вивчити можливість та перспективність будівниц-тва швидкісних автомагістралей європей-ського зразка, в тому числі й платних, вглиб території України через Карпат-ський гірський масив та через південно-західні області України, зокрема через Івано-Франківськ — у напрямку Києва та до південних приморських регіонів України, а також в напрямку Буковини та Молдови.

Під час дискусії знайшли порозуміння в необхідності відновлення соціального ді-алогу, перегляду та підписання Галузевих угод на новий термін.

Маємо домовленості з Віцепрем'єр-міністром з відновлення України — Мініс-тром розвитку громад, територій та інфра-

структури Олександром Кубраковим про підписання у найближчий термін Галузевої угоди у сфері автомобільного транспорту. Фінальна версія опрацюється структурними підрозділами Міністерства.

Домовились про відновлення роботи щодо Галузевих угод у сфері морського та авіаційного транспорту.

Обговорили питання перевезення пільгових категорій громадян. У сучасних умовах з кожним днем в державі стає все більше пільговиків, ветеранів, сімей, що мають право на пільгу. Перевізникам працювати стає все складніше, враховуючи ряд факторів. У зв'язку з цим Голова ФРТУ Орест Климпуш запропонував Міністерству:

1. Лобіювати на усіх рівнях прийняття у

найближчі терміни в цілому законопроект «Про внесення змін до деяких законів України щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом» (реєстр. № 4583 від 13.01.2021 р., суб'єкт права законодавчої ініціативи Кабінет Міністрів України). Мета проекту — імплементація Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1370/2007 від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами. Проектом запроваджуються європейські підходи до організації громадських послуг з перевезення пасажирів.

2. На усіх рівнях лобіювати питання прийняття законопроекту «Про внесення

змін до деяких законодавчих актів країни щодо суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів автомобільним та міським електричним транспортом» (реєстр. № 5651 від 11.06.2021 р.).

3. При доопрацюванні законопроекту передбачити механізм та джерела покриття за перевезення пільгових категорій громадян на міжобласних маршрутах. Питання тривалий час не знаходить свого вирішення.

Орест Климпуш також наголосив, що однією з невирішених проблем є діяльність нелегальних перевізників, які створюють перешкоди перевізникам, що працюють у правовому полі. Це питання потребує напрацювання дієвих механізмів здійснення контролю.



Шановні колеги, дорогі українці! З Різдвом Христовим та Новим роком!

Ми щиро вітаємо зі святами української родини, які збираються разом, аби провести Святий вечір і зустріти першу зорю. Вона сповіщає про Різдво Христове.

Це також свято злагоди та єднання сім'ї. А всі ми разом – велика українська родина. І хоч би де ми перебували зараз – удома, на роботі, в окопі, в дорозі, в Україні чи за кордоном, –



наша родина єдина як ніколи. У своїй мужності, незламності, взаємоповазі та взаємодопомозі.

Новий рік – свято, на яке чекають і дорослі, і діти.

У новорічну ніч піднімемо келихи шампанського за мир, любов та злагоду у світі, за людей, які захищають нашу країну, за наших рідних та коханих, за успішний Новий рік, щоб у ньому завжди збувалися всі мрії та бажання!

Щиро бажаємо вам у Новому році міцного здоров'я, життєвих сил, терпіння, оптимізму, достатку й фінансової стабільності у вільній незалежній Україні!

Веселих вам свят! З Різдвом Христовим та Новим роком!

З повагою, Голова Федерації Орест Климпуш
та Генеральний директор Федерації Володимир Гусак

РЕМОНТ АВТОМОБІЛІВ MAN, DAF
ДІАГНОСТИКА
РЕМОНТ
ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

+38 (067) 538 89 89
+38 (044) 587 89 89

www.fahoservice.ua

ТОВ "ТАХОСЕРВІС"
м. Київ, вул. Малинська, 1

Увага!!

Державна регуляторна служба України підтвердила, що кольорова сканована копія сертифіката відповідності, в якому визначено клас екологічності чи його підтвердження, НЕ ПОТРІБНА для внесення даних у систему «ШЛЯХ»



Перевізники стикнулися з такою проблемою в новому електронному кабінеті перевізника Єдиного комплексу інформаційних систем Державної служби України з безпеки на транспорті (далі — система «ШЛЯХ»). У розділі «Транспортні засоби» передбачена графа «клас екологічності», підтвердження якого є обов'язковим наданням свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (далі — ТЗ) з внесеним класом екологічності або наданням кольорової сканованої копії сертифіката відповідності, в якому визначено клас екологічності, який необхідно додати.

При внесенні нових ТЗ в електронному кабінеті перевізника системи «ШЛЯХ» у графі «клас екологічності» надання кольорової сканованої копії сертифіката відповідності не є можливим, оскільки у перевізників у наявності є тільки чорнобіла копія сертифіката відповідності.

Зазначене вище викликає зауваження з боку Державної служби України з безпеки на транспорті (далі — Укртрансбезпеки) та відмову у видачі відповідної ліцензії.

Відповідно до абзацу першого частини четвертої статті 11 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» (далі — Закон про ліцензування) перелік підтверджених документів, що додаються до заяви про отримання ліцензії, встановлюється ліцензійними умовами і є виключним.

Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 2 грудня 2015 р. № 1001 (далі — Ліцензійні умови), якими визначається вичерпний перелік документів, що додаються до заяви на отримання ліцензії на право провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом (далі — ліцен-

зія), а також встановлюються організаційні, кадрові та технологічні вимоги до матеріально-технічної бази ліцензіата і засобів провадження діяльності, обов'язкові для виконання під час провадження зазначеної діяльності.

Згідно з пунктом 7 Ліцензійних умов до заяви на отримання ліцензії, крім документів, передбачених статтею 11 Закону про ліцензування, додаються за підписом здобувача ліцензії або уповноваженої ним особи такі підтвердні документи, як відомості про власні, орендовані, надані ліцензіату в кредит або лізинг транспортні засоби за формою згідно з додатком 3 та завірені заявником копії свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів та тимчасових реєстраційних талонів, якщо передбачено їх оформлення.

Звертаємо увагу, що у Додатку 3 до Ліцензійних умов, серед іншого, зазначаються лише відомості про клас екологічності ТЗ.

Разом з цим, пунктом 81 Ліцензійних умов передбачено, що ліцензії на період дії воєнного стану в Україні та протягом 90 календарних днів, наступних за днем його припинення або скасування (далі — ліцензії на період дії воєнного стану в Україні), видаються за одним або декількома видами господарської діяльності.

Абзацом восьмим пункту 81 Ліцензійних умов визначено, що ліцензія на період дії воєнного стану в Україні видається на підставі заяви на отримання такої ліцензії за формою згідно з додатком 1 із зазначенням видів господарської діяльності, передбачених абзацами другим — шостим цього пункту, з приміткою «на період дії воєнного стану в Україні», що подається в електронній формі через інформаційну систему Укртрансбезпеки.

Відповідно до абзацу дев'ятого пункту 81 Ліцензійних умов до заяви на отримання ліцензії на період дії воєнного стану в Україні додаються відомості про власні, орендовані, надані ліцензіату в кредит або лізинг транспортні засоби за формою згідно з додатком 3 та кольорові фотокопії свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів та тимчасових реєстраційних талонів, якщо їх оформлення передбачено.

Окрім цього, пунктом 27 Ліцензійних умов встановлено, що до використання під час провадження господарської діяльності допускаються транспортні засоби, серед іншого, які зареєстровані відповідно до Порядку державної реєстрації

(перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 (далі — Порядок).

Згідно з пунктом 10 Порядку перша державна реєстрація транспортних засобів в Україні проводиться за умови відповідності конструкції і технічного стану певної марки (моделі) транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, обов'язковим вимогам правил та нормативів, що підтверджується сертифікатом відповідності, виданим згідно з порядком затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, або відомостями Державного реєстру сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації, та реєстру виданих сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання, що формується за повідомленнями уповноважених органів, і сертифікатів відповідності нових транспортних засобів, виданих виробником.

Водночас, абзацом першим пункту 15 Порядку встановлено, що державна реєстрація (перереєстрація), зняття з обліку транспортних засобів здійснюються після проведення уповноваженими особами сервісного центру МВС перевірки, зокрема, дійсності сертифіката відповідності за Державним реєстром сертифікатів відповідності транспортних засобів, виданих уповноваженими органами або органами із сертифікації, та реєстром виданих сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання, що формується за повідомленнями уповноважених органів, і сертифікатів відповідності нових транспортних засобів, виданих виробником, документів, що підтверджують правомірність придбання, отримання відомостей щодо митного оформлення транспортних засобів, а

також установлення відповідності конструкції вимогам правил та нормативів шляхом отримання відповідних відомостей із таких баз даних і реєстрів.

Разом з цим, відповідно до абзацу другого пункту 15 Порядку за наявності технічної можливості щодо електронної інформаційної взаємодії між МВС та суб'єктами електронної взаємодії перевірка відповідних документів та/або відомостей, їх отримання за реєстрами, база-

ми і банками даних проводиться автоматично засобами центральної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС або системи електронної взаємодії державних електронних інформаційних ресурсів.

Отже, ні Законом про ліцензування, ні Ліцензійними умовами не передбачається вимога щодо надання кольорової сканованої копії сертифіката відповідності, в якому визначено клас екологічності чи його підтвердження.

Слід зазначити, що відповідно до пунктів 1 та 2 частини п'ятої статті 11 Закону про ліцензування посадовим особам органів ліцензування забороняється вимагати від здобувача ліцензії, серед іншого, подання оригіналів документів (крім документів, що складаються безпосередньо здобувачем ліцензії); зазначення в документах, що подаються для отримання ліцензії, інформації або подання документів, не передбачених ліцензійними умовами.



Шановні перевізники і автомобілісти!

Колектив відокремленого структурного підрозділу «Київський транспортно-економічний фаховий коледж Національного транспортного університету» щиро вітає вас з величним Різдвом та Новим роком! Зичимо вам могутнього здоров'я, добрих друзів, любові та підтримки рідних людей, безпечних доріг і надійних моторів, достатку та успіхів у роботі.

В це воєнне лихоліття ви є одними з тих, хто робить усе від вас залежне для того, щоб Україна вистояла у виснажливій і жорстокій війні з московською ордою. Ваша праця наближає її поразку.

Щасливого вам Різдва і переможного Нового року! Хай буде з вами Бог і Україна!

Директор ВСП «КТЕФК НТУ» Наталія Шульга

Вітаємо!

29 грудня 2023 року виповнюється 85 років від дня народження відомого в Україні автотранспортника

Степанця Миколи Петровича.

Все своє трудове життя, а це більше 50 років, він присвятив роботі в галузі транспорту. Розпочав свою трудову діяльність оглядачем вагонів у 1956 році на Карагандинській, а потім Львівській залізницях.

За період роботи на всіх посадах від механіка до заступника директора автопідприємства, а з 1976 року – заступника начальника Рівненського обласного управління автотранспорту, заступника директора ДП «Рівнеавтотранс-сервіс» працював над розвитком транспортної системи області. Організація притрасових комплексів попутного завантаження сипучих вантажів. Розробка комплексної програми «Сільський автобус», «Шкільний автобус», роботи по ліквідації наслідків на ЧАЕС, розробки проєкту будівництва пункту відправки автобусів «Залізничний» – це далеко не повний перелік трудових звершень ювіляра.

Творча праця Миколи Петровича відзначена грамотами Облдержадміністрації, Облради, Державного Департаменту автомобільного транспорту, йому присвоєні звання Почесний та Заслужений працівник транспорту України.

Щиро вітаємо Миколу Петровича з ювілеєм, бажаємо міцного здоров'я, щастя, успіхів у праці!

Державна адміністрація автомобільного транспорту, автотранспортники Рівненщини, друзі, товариші, колеги



ТРЕТЯ МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ: «ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ»

Під такою назвою упродовж трьох днів, з 5 по 7 грудня, у форматі онлайн пройшов масштабний захід, організований ДП «ДержавтотрансНДІпроект». Конференція відбулася за підтримки Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України і Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури. Цього року реєстраційні анкети подали понад 300 науковців і практиків. Широка географія учасників дала змогу охопити всю Україну та частину Європи. Керівництво провідних університетів, Національної академії наук України, представники бізнесу, промисловості, міжнародних організацій, відомі науковці та діячі знайшли змогу долучитись і виступити на заході.

«Наша з вами щорічна конференція, розпочата у 2021 році, вже набуває характеру доброї традиції як потужна міжгалузева, міждисциплінарна платформа, що об'єднує зусилля інтелектуалів із різних куточків України та прогресивних країн світу для подолання численних викликів сьогодення», — такими словами відкрив захід директор ДП «ДержавтотрансНДІпроект» Віктор ГОРИЦЬКИЙ. — «Повномасштабна війна вимагає консолідації зусиль усього суспільства та диктує нові пріоритети і завдання, зокрема й для науки. Тож на меті — надати державі наукову, експертну, аналітичну та інформаційну підтримку в умовах воєнного часу. Конференція — колосальний дискусійний майданчик для обміну досвідом та пошуку вищезгаданих пропозицій та рішень».

Голова Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури Юрій КІСЕЛЬ привітав учасників і зазначив: «У цей надзвичайно важкий час, коли ми все ж побачили перспективу прискорення процесу вступу України до Європейського Союзу, дуже високої пріоритетності набули питання гармонізації українського законодавства з європейським правом. Знання, досвід та думка науковців і практиків, представників громадянського суспільства зростає, і ми всі разом переборемо усі труднощі, як і подолаємо ненависного ворога. Бажаю учасникам конференції плідної роботи!»

З привітальними словами виступили Володимир КРЕЙДЕНКО, заступник голо-



ви Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури; Сергій АЛЕКСАНДРОВ, начальник відділу технічного регулювання на транспорті Мінінфраструктури України; Олександр ДЯЧЕНКО, в.о. начальника управління внутрішніх автомобільних перевезень Мінінфраструктури України; Віталій ПАСІЧНИК, проректор з наукової роботи Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»; Орест КЛИМПУШ, голова Федерації роботодавців транспорту України; Леонід КОСТЮЧЕНКО, голова Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АСМАП України); Олена СЛАВІНСЬКА, проректор з наукової роботи Національного транспортного університету; Володимир МОХОР, директор Інституту проблем моделювання в енергетиці імені Г.Є. Пухова Національної академії наук України; Микола МИХАЛЕВИЧ, проректор з науково-педагогічної роботи Харківського національного автомобільно-дорожнього університету; Андрій МАРЧЕНКО, проректор з наукової роботи Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»; Віктор БІЛЧЕНКО, ректор Вінницького національного технічного університету.

88 доповідей пролунали протягом трьох днів напруженої роботи. Серед учасників та доповідачів — ректори, директори, проректори, провідні науковці з різних галузей знань і сфер, викладачі найвідоміших вищих шкіл України: Інституту проблем моделювання в енергетиці імені Г.Є. Пухова Національної академії наук України, Інституту транспортних систем та технологій Національної академії наук України, Національного транспортного університету, Харківського національного автомобільно-дорожнього університету, Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського», Вінницького національного технічного університету, Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», Національного технічного університету «Дніпровська політехніка», Національного університету «Львівська політехніка», Національної академії сухопутних військ імені гетьмана Петра Сагайдачного, Національного університету водного господарства та природокористування, Поліського національного університету, Донбаської національної академії будівництва і архітектури (м. Івано-Франківськ) та ін.

Конференція була поділена на 11 тематичних секцій: «Дорожня інфраструктура»; «Безпека та організація дорожнього руху»; «Автомобільний транспорт, управління підприємствами, міжнародні перевезення, логістика, якість послуг, технічне обслуговування, сервіс»; «Інтелектуальні транспортні системи, кібербезпека»; «Виконання міжнародних





договорів у сфері автомобільного транспорту»; «Технічне регулювання, питання безпеки конструкції, вимог та методів оцінки експлуатаційних властивостей транспортних засобів»; «Конструкція транспортних засобів»; «Обладнання для дослідження властивостей транспортних засобів та підтвердження відповідності конструкції вимогам стандартів»; «Питання енергетичної та екологічної безпеки транспорту»; «Стандартизація»; «Підвищення кваліфікації керівників, спеціалістів та фахівців у галузі автомобільного транспорту».

Перші дві доповіді на конференції зробив доктор Аднан РАХМАН від DATS Consulting B.V. (Нідерланди), в яких підняв питання створення та подальшої підтримки Національної транспортної моделі України, як інструменту залучення інвестицій у відновлення та розвиток інфраструктури відповідно до міжнародних вимог.

Тему проблеми відновлення електроенергетики України у своєму виступі розкрив Борис КОСТЮКОВСЬКИЙ, начальник відділу науково-дослідних робіт, с.н.с. ТОВ «НТК «ЕНАСЕЛЕКТРО».

Про екологічні наслідки ДТП розповів Володимир ГОРБИКОВ, полковник служби цивільного захисту, начальник Подільського районного управління Головного управління ДСНС України у м. Києві. Директор ТОВ «НТЦ «Укрнафтохім» Богдан КОЧІРКО виступив одним зі співавторів доповіді про коефіцієнти викидів CO₂ та нижчої теплої згоряння моторних палив. Уже вдруге серед учасників конференції презентувала свої напрацювання у сфері розвитку електромобільності в Україні головна радниця виконавчого директора державної установи при Кабінеті Міністрів

України — Ukraine Invest — урядового офісу із залучення та підтримки інвестицій Марина КИТНА.

Майже всю секцію «Дорожня інфраструктура» закрили своїми доповідями, подекуди з прямими включеннями з об'єктів мостових споруджень, фахівці ДП «ДерждорНДІ».

Закордонні учасники цього року, крім слухачів, зокрема делегованих від Міжнародного транспортного форуму, були представлені також доповідями від Ricardo & Environment (Велика Британія), Signal Group (Велика Британія), Альпійсько-адриатичного університету (Австрія).

Навіть поверхневий огляд усіх доповідей займе великий обсяг, що далеко виходить за межі одного випуску нашого журналу.

Виконану програму конференції з окремим посиланням на запис кожної доповіді в YouTube буде найближчим часом викладено на вебсайті Інституту (insat.org.ua). Праці конференції будуть надруковані у збірці тез разом з іншими матеріалами учасників.

Вже сьогодні можемо сказати, що конференція з кожним роком набуває все більшого масштабу та розголосу. Вона стала об'єднавчим майданчиком не лише для науковців, а й представників профільних установ та відомств, бізнесу, промисловості, міжнародних організацій. Рішення, напрацьоване за результатами роботи конференції, з пропозиціями учасників, буде направлено для розгляду в Мінінфраструктури та Комітет Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури.



наполегливо працювали і мріяли. Мріяли про нашу Перемогу. Сьогодні хочу побажати усім не зупинятись на досягнутому, плекати віру та прагнути мирного неба. Щиро вітаю усіх із Різдвом Христовим та Новим роком! Будьмо!

Шановні колеги!

Дозвольте привітати вас від імені Державного підприємства «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» з прийдешніми святами!

Як і наприкінці кожного року, ми на мить зупинимось. Зупинимось, щоб пригадати цей рік. Пригадати його перемоги та поразки, радощі та смутки, здобутки та сподівання. Ми всі були сильними, мужніми, рішучими. Ми всі



Віктор Горицький, директор, д.т.н., заслужений діяч науки і техніки України

КВАЛІФІКОВАНІ ВОДІЇ – КЛЮЧ ДО ВИРІШЕННЯ ГОЛОВНИХ ЗАВДАНЬ ГАЛУЗІ

Надходження від автотранспортної галузі вантажоперевезень забезпечують 3% світового ВВП, що більше, ніж усі інші види транспорту разом узяті, і втричі більше за будь-який інший вид транспорту. Дефіцит водіїв має значні наслідки для логістичної галузі та економіки.

Дефіцит професійних водіїв вантажівок є однією з найбільш серйозних і критичних проблем, з якими стикається наша галузь та економіка, і ситуація погіршується. Дефіцит професійних водійських кадрів впливає на операції з транспортування товарів у країнах по всьому світу, завдаючи шкоди логістичним ланцюжкам постачання, споживачам і підприємствам, які від них залежать. Щоб допомогти галузі вирішити цю хронічну проблему, IRU провели дослідження нестачі водіїв, щоб кількісно визначити масштаби проблеми та знайти рішення.

3 мільйони незаповнених вакансій водіїв вантажівок

У досліджуваних країнах 7% від загальної кількості вакансій водіїв вантажівок наразі незаповнені. Дефіцит водіїв збільшився в усьому світі, і він залишається структурною проблемою в усіх регіонах. Від 55 до 75% вантажних компаній у більшості країн стикаються з серйозними або дуже серйозними труднощами з пошуком водіїв.

Зростання економіки та автотранспортної галузі сповільнюється

Зростання торгівлі та виробництва сповільнилося у 2022 році і залишалося слабким у перші місяці 2023 року, що було спричинено війною в Україні, високою інфляцією та жорсткою монетарною політикою у провідних економіках. Високі ціни на енергоносії та зростання процентних ставок стримували споживання та інвестиції, що негативно вплинуло на попит на перевезення.

Зростання світового ВВП впало з 6,1% у 2021 році до 2,3% у 2023 році

Зростання доходів автотранспортної галузі знизилося до 4,2% у 2023 році порівняно з 6,0% у 2022 році.

Загальна інфляція знизилася (5,7% у червні 2023 року в країнах ОЕСР (Організація економічного співробітництва та розвитку) порівняно з піком у 10,7% у жовтні 2022 року), але базова інфляція



зберігається в багатьох економіках. Прогнозується поступове уповільнення інфляції у 2023 та 2024 роках, але вона залишатиметься вищою за цільові орієнтири центральних банків у більшості країн.*

*Джерела: IRU driver shortage survey 2023, OECD, European Commission, Institute for Supply Management (IHS), the International Labour Organisation (ILO), the United States Bureau of Labor Statistics, World Trade Organization (WTO), and Reuters 1. Excluding energy and food; 2. Growth in real terms, IHS.

Падіння попиту на транспортні послуги в Європі та інших країнах

Прогнозується, що в Європі зростання ВВП впаде до 0,6% у 2023 році порівняно з 3,6% у 2022 році. Високі споживчі ціни і відставання заробітних плат знизили купівельну спроможність споживачів, зменшивши попит на вантажні перевезення. Падіння ставок на вантажні автоперевезення з кінця 2022 року відображає цю тенденцію до зниження (Європейський спотовий індекс фрахтових ставок у галузі вантажних автоперевезень за даними «Upply» у II кварталі 2023 року знижувався третій місяць поспіль, на 7,6 пункту в річному обчисленні).

Оператори відчувають на собі основний тягар нестачі водіїв на тлі зростання витрат

Щонайменше 50% операторів повідомили про серйозні проблеми з наймом кваліфікованих водіїв у всіх досліджуваних країнах. Багато з них також не можуть розширити свій бізнес (понад 50% у більшості країн) і втрачають існуючих клієнтів та доходи. Автотранспортні компанії також працюють в умовах, коли витрати зростають (паливо, зарплати, вартість транспортних засобів, плата за проїзд по

платних дорогах тощо), а інвестиції, необхідні для дотримання екологічних цілей, стають значно дорожчими. У 2022 році оператори в багатьох регіонах також стикнулися зі зростанням витрат на паливо, головним чином через операційну нестабільність. У Європі ціни на дизельне паливо впали на початку 2023 року порівняно з піком 2022 року (близько +30% в Європі), але вони все ще були вищими, ніж до війни в Україні. У лютому, через рік після початку війни, вони були на 8% вище, ніж у попередньому році. Разом заробітна плата водіїв та витрати на паливо становлять понад дві третини витрат операторів. У деяких регіонах також значно зросли витрати на транспортні засоби та їх ремонт і технічне обслуговування. В Європі інфляція, проблеми з ланцюгами постачання і збільшення витрат на робочу силу призводять до зростання вартості технічного обслуговування причепів для вантажівок.

Демографічна «міна уповільненої дії»

Частка водіїв старше 55 років набагато вища, ніж частка водіїв віком до 25 років у більшості країн, досягаючи третини від загальної кількості водіїв населення в Європі та інших країнах. Старіння населення — особливо в європейських країнах, де менше 13% працівників молодше 25 років, частково пояснює дефіцит водіїв, припускаючи, що наявний національний кадровий ресурс може виявитися недостатнім, щоб покрити цей дефіцит. Водночас професія водія вантажівки відрізняється тим, що в цій галузі частка молоді значно менша, ніж в інших професіях.

Прогноз дефіциту зростатиме

У 2028 році нестача водіїв вантажівок перевищить 7 мільйонів в досліджуваних

країнах, досягнувши 745 000 в Європі. Від проблеми нестачі водіїв страждають всі країни планети, і в найближчому майбутньому поліпшення ситуації не передбачається, оскільки запит на автомобільні перевезення тільки зростає. Посилює проблему те, що певна доля професійних водіїв-міжнародників представлена старшим населенням. Водіїв для задоволення запиту в принципі недостатньо, і кількість нових водіїв, які отримали цю професію за рік, недостатня для того, щоб компенсувати вихід на пенсію старих кадрів за той же рік. Якщо нинішнє зовнішнє становище не зміниться, то в найближчі роки прогнозується суттєве погіршення проблеми нестачі водіїв, а це означає, що стабільність і безперервність мережі мобільності і ланцюгів постачання постануть під серйозною загрозою.

Автобусні перевезення дуже важливі для суспільства. В ЄС автобус — найпопулярніший вид громадського транспорту. Враховуючи існуючу нестачу водіїв, для залучення працівників у професію повинні бути прийняті всі можливі заходи. Сектор пасажирських перевезень не може обійтись без цілеспрямованих, професійних і досвідчених водіїв. Водії автобусів щодня доставляють школярів та студентів на навчання, фахівців — на роботу, професійних футболістів — на матчі, туристів — на місце призначення, а в нашій країні, на даний момент, це ще й евакуація біженців. Індустрія пасажирських перевезень постійно потребує нових кадрів, нестачу яких прямо зараз відчувають європейські країни та інші регіони світу. Робітники сектору старіють: середній вік водія істотно вище, ніж середній вік працюючого населення. Більш ніж чверть європейських водіїв вийдуть на пенсію менш ніж через п'ять років. При цьому приплив нових кадрів істотно нижче, ніж відтік працівників із сектору, що ставить операторів пасажирських перевезень у відчайдушне становище.

Крім того, зростає попит саме на професійних водіїв, що ще більше посилює нестачу цих кадрів.

Якщо ситуація не зміниться, можливість сектору підтримати відмову від приватного транспорту на користь громадського для досягнення цілей декарбонізації

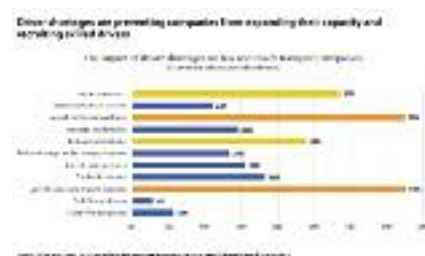
будуть серйозно обмежені. Здобути професію водія також непросто. По-перше, для того щоб просто почати навчання і отримати посвідчення водія, в більшості країн необхідно бути у віці старше 21 року. Чим займатися з 18 до 21 року? Здобувати іншу професію? Найімовірніше, так і відбувається. По-друге, щоб отримати посвідчення водія і пройти професійну підготовку, доведеться витратитися, тобто стати водієм коштує дорого. Зменшити витрати на отримання посвідчення водія необхідної категорії та спеціальну підготовку допоможе державна фінансова допомога та (або) допомога транспортних операторів. Залучити нових працівників у професію водія комерційного сектору допоможе робота над структурними, корінними причинами їхньої нестачі. Необхідно працювати не лише над фінансовою підтримкою, а й над покращенням умов праці для жінок та чоловіків, зниженням та уніфікацією мінімального вікового порогу для здобуття професії водія та розширенням можливостей перенавчання для працівників інших спеціальностей. В іншому випадку задовольнити майбутній попит не вдасться. В Європі за період із січня по вересень кількість незаповнених вакансій водіїв великовантажного транспорту зросла на 44%.

Стандарти професійної підготовки водіїв

Учасники нещодавньої віртуальної наради асоційованих навчальних центрів IRU (Всесвітня мережа розвитку професійних навичок, за співпраці транспортних асоціацій та перевізників, державних установ, професійно-технічних навчальних закладів та університетів гарантує найвищий рівень професійної підготовки працівників транспорту.) із декількох десятків країн звернули увагу на важливість удосконалення стандартів професійної підготовки для вирішення проблеми нестачі водіїв.

Академія IRU є освітнім підрозділом IRU. Дбаючи про безпеку, ефективність та стійкість, щорічно на базі понад 40 асоційованих навчальних центрів (АУЦ) ми навчаємо та підтверджуємо кваліфікацію тисяч працівників вантажних та пасажирських перевезень. Наша мережа Академії IRU озброює працівників знаннями та навичками, що дозволяють їм успішно виконувати посадові обов'язки, адаптуватися до змін та сприяти підвищенню ефективності роботи усієї галузі. Впроваджуючи визнані на міжнародному рівні стандарти та проводячи сертифікацію, IRU має на меті таке:

- підвищити безпеку автомобільних перевезень всіх учасників дорожнього руху;



- забезпечити постійну адаптацію сектору до нових завдань;
- покращити імідж професії для залучення нових кадрів.

За даними останнього дослідження IRU, наслідки нестачі водіїв позначаються не лише на розширенні бізнесу. До головних наслідків нестачі водіїв належать недостатньо висока кваліфікація кадрів та зростання кількості ДТП.

За даними останнього дослідження IRU, наслідки нестачі водіїв позначаються не лише на розширенні бізнесу. До головних наслідків нестачі водіїв належить недостатньо висока кваліфікація кадрів та зростання кількості ДТП.

Учасники засідання Академії IRU зійшлися на думці про те, що значення оцінки кваліфікації водіїв постійно зростає. Вони також зазначили, що перевізникам необхідні дані та науково обґрунтована інформація для покращення процедур найму водіїв та підтримки їхнього професійного зростання шляхом вжиття цілеспрямованих заходів. Учасники також обговорили необхідність підвищення мобільності професійних водіїв як одного із підходів до вирішення проблеми нестачі водіїв. Представники навчальних центрів визнали, що слід приділяти першочергову увагу збільшенню узгодженості вимог до професійної кваліфікації, що дасть гарантії дотримання будь-яким водієм із будь-якої країни світу високих стандартів безпеки та ефективності.

Рішення є

Транспортні оператори та національні об'єднання впроваджують рішення, які спрощують здобуття професії водія комерційного транспорту. У Франції, Данії, Сполученому Королівстві та інших країнах є приклади гнучких курсів підготовки, експрес-підготовки водіїв із застосуванням сучасних методик та технологій.

Держава теж не повинна залишатися осторонь і має усунути бар'єри, що перешкоджають здобуттю професії водія. Один із таких бар'єрів — віковий поріг. Мінімальний вік водія необхідно зменшити до 18 років, забезпечивши однаковість вікового порога в різних регіонах.

Ще одна перешкода — витрати на отримання посвідчення водія. У багатьох країнах вони перевищують мінімальну місячну заробітну плату брутто. Щоб допомогти





вирішити проблему нестачі водіїв, держава має субсидувати витрати на отримання посвідчення водія та професійну підготовку нових водіїв.

Загалом у великих європейських країнах витрати на отримання посвідчення водія пасажирського транспорту становлять 4620 євро (середня сума, розрахована на основі даних щодо Данії, Німеччини, Польщі, Румунії, Іспанії та Швеції).

Рекомендації

IRU розробили рекомендації, які містять законодавчі рішення, а також найкращі практики та заходи, що проводяться національними транспортними асоціаціями та транспортними операторами для подолання дефіциту водіїв вантажів. IRU пропонує звернути увагу на такі аспекти:

- доступ до професії;
- існуючі бар'єри та сфери можливостей;
- рішення, реалізовані транспортними асоціаціями та компаніями;
- привабливість професії;
- існуючі бар'єри та зони можливостей;
- рішення, реалізовані транспортними компаніями та національними асоціаціями.

Роботодавці та профспілки ухвалили новий план щодо нестачі водіїв

IRU (Всесвітня організація автомобільного транспорту, що об'єднує роботодавців автотранспортної галузі та представляє інтереси більш ніж 3,5 млн транспортних операторів) і МФТ (Міжнародна федерація транспортників, що представляє 18,5 млн працівників транспорту) ухвалили план розв'язання проблеми нестачі водіїв, який складається з трьох пунктів.

Мета нового підходу полягає в пом'якшенні проблеми нестачі водіїв і вирівнюванні перекосів на ринку праці, забезпеченні гідних умов праці та стандартів праці для водіїв, які працюють за кордоном, спрощенні правил для роботодавців та працівників, а також забезпеченні їх дотримання.

Генеральний секретар IRU Умберто де Претто зазначив: «Брак водіїв швидко виходить з-під контролю. Вирівнювання

загальносвітового попиту і пропозиції шляхом вжиття нескладних заходів, що спрощують законну міграцію і припиняють експлуатацію іноземних водіїв, є одним зі способів розв'язання проблеми, який також сприятиме створенню гідних умов праці та забезпечить безперервне надання таких необхідних суспільству послуг автомобільного транспорту».

Генеральний директор МФТ Стівен Коттон так прокоментував новий план: «Уряди, роботодавці транспортного сектору та міжнародні клієнти транспортних операторів мають разом із представниками профспілок працювати над створенням гідних умов праці для водіїв, що сприятиме розв'язанню проблеми їх нестачі. Автотранспортна галузь зможе залучити й утримувати водіїв тільки тоді, якщо на основі співробітництва всіх зацікавлених сторін і правових суб'єктів забезпечить гідні умови праці, дотримання основних прав трудящих та ефективність соціального захисту».

Новим планом окреслено заходи, яких мають вжити ООН, національні органи влади та галузь:

ООН і міжнародні організації: розробити глобальний механізм захисту водіїв-нерезидентів, що містить чіткі керівні вказівки; поліпшити умови праці водіїв і соціальну згуртованість; забезпечити гармонізацію стандартів кваліфікації водіїв і визнання кваліфікації іноземних працівників.

Національні органи влади: удосконалити і забезпечити практичну реалізацію процедур трудової міграції з метою захисту водіїв-нерезидентів, скоротити бюрократизованість міграційних процедур з метою спрощення законної міграції водіїв, які вже працюють, і майбутніх водіїв; сприяти визнанню кваліфікації водіїв із третіх країн, спираючись на двосторонні угоди; класти кошти на виконання законів і постанов, що стосуються транспортної галузі; забезпечити субсидування національних програм професійної підготовки.

Автотранспортні оператори: розробити практичні програми інтеграції водіїв-нерезидентів з метою створення таких самих умов, як і для місцевих співробітників; стимулювати проходження професійної підготовки, підтримувати розвиток навичок і процеси сертифікації.

План націлений на вирівнювання надлишків і дефіцитів робочої сили між країнами, не допускаючи перенесення проблем з однієї країни в іншу. План не призначений для заміщення наявних національних ініціатив і не завдає шкоди стандартам безпеки та умовам праці водіїв.

Хронічна нестача професійних водіїв вантажного транспорту, автобусів і таксі в усьому світі тільки поглиблюється, впли-



ваючи на мільйони працівників автомобільного транспорту, роботодавців і надання послуг. У 2022 році у світі було не заповнено близько 11% вакансій водіїв.

З огляду на те, що протягом трьох найближчих років у багатьох країнах на пенсію вийде велика частина водіїв, до 2026 року кількість незаповнених вакансій збільшиться більш ніж удвічі.

Уряди, профспілки і транспортні оператори вживають низку заходів, але їх недостатньо. До інших рішень належать субсидування витрат на отримання водійського посвідчення та професійну підготовку, будівництво безпечніших охоронюваних стоянок із поліпшеними вигодами, залучення до професії жінок і молоді та поліпшення поводження з водіями, а також інформування суспільства про важливість цієї професії.

Генеральний секретар IRU Умберто де Претто зазначив: «Європейська криза, викликана нестачею водіїв, швидко посилюється і наразить Європу на серйозну небезпеку, якщо заходи не буде вжито. Вантажні автомобілі перевозять 75% європейських вантажів у перерахунку на обсяг, і 85% швидкопсувних, особливо цінних і медичних товарів — наприклад, вакцини та продукти харчування. Що ж до міських та міжміських автобусів (а автобуси — найпопулярніший вид громадського транспорту в ЄС), вони відіграють вирішальну роль у досягненні європейських цілей декарбонізації». «Без водіїв економіка Європи, громадські перевезення та кліматичні плани приречені. Але ми маємо перевірені рішення, які стануть особливо дієвими, якщо галузь і держава об'єднають зусилля», — додав він.

Якщо не буде вжито заходів, що спрощують здобуття професії водія та підвищують її привабливість, до 2026 року в європейських країнах може не вистачати більше двох мільйонів водіїв, що вплине на половину всіх вантажоперевезень та мільйони пасажирських маршрутів.

Об'єднаймо наші зусилля для вирішення проблеми нестачі водіїв у державному та приватному секторах!

НКЦ АсМАП України завжди відкритий до співпраці!

Лариса Добруха, заступник директора
НКЦ АсМАП України

Щодня по всьому світу перевозяться величезна кількість товарів, які долають тисячі кілометрів, щоб дістатися до клієнтів в інших країнах. Це досить прибутковий сегмент перевезень. Але перевезення вантажів на великі відстані також пов'язане з підвищеними ризиками, такими як людська необережність, невідповідні автомобілі, контейнери і ємності, погане убезпечення від аварій, а також волога, атмосферні опади, крадіжки і багато інших.

Згідно зі звітом BSI Chain Services and Solutions, дані якого свідчать про те, що 86% крадіжок на автомобільному транспорті в Європі націлені на вантажі, які перевозять у великогазових транспортних засобах. Злочинці застосовують дедалі складніші методи викрадення вантажів.

Основними факторами крадіжок на автомобільному транспорті є тісне економічне становище в регіонах, незадоволення своїм матеріальним становищем, відсутність матеріальних засобів для існування, пов'язані з невиплатами зарплати та ін.

Крадіжки здійснюються в будь-який час доби, як працівники, які залучені в процесі перевезення вантажу, так і особи, які не причетні до цього. Можливість вільного доступу до рухомого складу і вантажу дозволяє злочинцям з осіб, які залучені до перевезення вантажів, здійснювати крадіжки в будь-який час доби. Особи, які не працюють на автомобільному транспорті, як правило, вчиняють крадіжки вантажів у вечірній та нічний час.

Аналіз даних свідчить про факти групової злочинності, коли викрадачі були добре поінформовані про особливості організації охорони та обробки вантажів, мають стійкі кримінальні зв'язки з працівниками транспорту, їхні дії відзначаються кваліфікованим розподілом ролей, надійними каналами реалізації викраденого.

Статистика розкрадання вантажів змушує згадати про безпеку та охорону.

Перевезення вантажів на великі відстані створює безліч можливостей для виникнення ситуацій, які негативно впливають на їх стан. Безпека однаково важлива для всіх типів вантажів, які перевозяться.

Вирішення проблеми викрадення полягає в ретельному вивченні кожного з випадків несанкціонованого проникнення, тісній співпраці між усіма сторонами процесу перевезень та дослідженні всіх фаз переміщення товарів. Дані кроки сприятимуть виявленню потенційно вразливих точок на всіх етапах транспортування. Необхідно також проводити внутрішні розслідування, щоб виявляти вразливі точки протягом усього маршруту транспортування.



Захист вантажів у дорозі заснований на багатогранному підході, який включає тісну співпрацю з усіма сторонами перевезень, такими як транспортні компанії, вантажовідправники, правоохоронні органи, митниця та інші зацікавлені сторони. Заходи фізичної безпеки, інноваційні технології, надійна система звітності та моніторингу, регулярні тренінги для всіх сторін — основні заходи, що сприяють підвищенню схоронності вантажів під час перевезення.

Ризик виникнення крадіжок присутній на кожному етапі ланцюга поставок, починаючи від складування, проходження митниці та сертифікованих транспортних процедур до забезпечення всього процесу. Найбільше під загрозою виявляються товари, які перевозяться у вантажних автомобілях на великі відстані. При цьому значна частина крадіжок відбувається на стоянках, які не охороняються.

Окрім того, що це явище порушує налагоджені ланцюги постачання, через нього власники транспортних засобів мають значні збитки, оскільки після злочинних дій потрібно ремонтувати накриття автомобіля та нести матеріальну відповідальність за викрадений вантаж.

Основними заходами, які дозволять зберегти вантаж та знизити транспортні ризики, є:

- впровадження відеозапису і фотографування кожної палети (це дозволить мати необхідні візуальні докази в разі будь-яких нестач або підозр через зникнення товару);
- пломбування транспортних засобів та палет (при спробі будь-яких маніпуляцій з вантажем пломба пошкоджується, і таким чином можна довести несанкціоноване втручання);
- використання додаткових замків на транспортних засобах (подвоєння безпеки автомобілів і вантажів, що перевозять-

ся, а також замок покращує жорсткість і герметичність дверей);

- обмеження кількості персоналу, який присутній під час навантаження та розвантаження вантажу (зменшення кількості працівників дозволить краще відстежувати та виявляти потенційні джерела злочинів);

- відеоспостереження складських приміщень та терміналів, де зберігається вантаж, а також приміщень та майданчиків, де виконуються операції навантаження та розвантаження;

- розробка алгоритму дій в ситуаціях, коли були підозри або підтверджені факти недостач або крадіжок (тобто впровадження чітких керівних принципів щодо внесення повної інформації щодо інцидентів до необхідної документації);

- зобов'язання водіїв звертати увагу на упакування вантажу та позначати будь-які пошкоджені коробки;

- проведення регулярних тренінгів для всіх сторін, які беруть участь в перевезенні (гарантія, що всі були добре поінформовані про діючі процеси, регламент та документацію);

- створення надійної системи звітності для фіксації будь-яких інцидентів, підозр або невідповідностей, пов'язаних з безпекою вантажу;

- дистанційний моніторинг у режимі реального часу (знадобиться у той момент, коли водій відпочиває у motelі, обідає тощо, а вантажний автомобіль залишається на стоянці без нагляду).

Запровадження вказаних рішень дозволить значно скоротити випадки втрат вантажів при транспортуванні та мінімізувати ризики на транспорті.

Отже, заходи для виключення крадіжок під час доставки вантажів передбачають поєднання вдосконалення процесів, чітких вказівок та обмеженої участі персоналу, інструкцій учасникам логістичного процесу, ефективного механізму звітності та моніторингу, які застосовуються в комплексі та допоможуть підвищити безпеку вантажу і мінімізувати ризик втрат під час транспортування. Щоб постійно вдосконалювати процес моніторингу ситуації, необхідно регулярно проводити оцінку ризиків і виявляти потенційно небезпечні моменти та впроваджувати відповідні заходи щодо їх усунення. Це також передбачає зміцнення партнерських відносин на основі співпраці з усіма залученими сторонами.

Катерина Гоголь, викладач спецдисциплін ВСП «КТЕФКНТУ», викладач ТОВ Транспортний навчальний центр, член ВГО «Громадський комітет транспортної безпеки»

ВИКОРИСТАННЯ ТАХОГРАФІВ В УКРАЇНІ ТА ЗА КОРДОНОМ: НА ЩО ЗВЕРНУТИ УВАГУ

Кожен, хто займається автомобільними перевезеннями вантажів на території Європи і не тільки, повинен знати правила обліку робочого часу і вміти його правильно планувати. Нехтування цими питаннями може дорого коштувати — як для водія, так і для компанії перевізника. Отож, давайте розбиратися з незамінним приладом контролю роботи водія.



Тахограф — це пристрій реєстрації швидкості транспортного засобу. Основною функцією тахографа є реєстрація швидкості транспорту, пройденої відстані та обраної діяльності водія. Вмонтований у транспортний засіб, тахограф фіксує швидкість транспортного засобу і час його руху та простою.

В Україні порядок використання контрольних пристроїв (тахографів) регламентовано вимогами Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (далі — ЄУТР), Конвенцією Міжнародної організації праці 1979 року № 153 про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті, законами України «Про автомобільний транспорт» та «Про дорожній рух», а також Інструкцією з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті, затвердженою наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 24.06.2010 р. № 385 (далі — Інструкція).

Законодавство України передбачає обов'язкове встановлення тахографів у певних випадках. Так, відповідно до частини четвертої статті 20 Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі — Закон) до перевезень пасажирів автобусами у нічний час (з 22:00 до 6:00 години), крім тих, що використовуються на маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень, допускаються автобуси, обладнані контрольними приладами (тахографами) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв. Крім того, частиною десятою статті 20 Закону на території України повинні виконуватися вимоги встановлення та



використання на транспортних засобах, які призначаються для міжнародних перевезень, контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, передбачені законодавством країн, на території яких виконуються перевезення.

А відповідно до абзацу 1 пункту 6.1 Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.06.2010 р. № 340, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2010 року за № 811/18106 (далі — Положення № 340), автобуси, що використовуються для нерегулярних і регулярних спеціальних пасажирських перевезень, для регулярних пасажирських перевезень на міжміських автобусних маршрутах протяжністю понад 50 км, вантажні автомобілі з повною масою понад 3,5 тонни повинні бути обладнані діючими та повіреними тахографами.

Відповідно до частини восьмої статті 53 Закону водії транспортних засобів, що належать резидентам або нерезидентам України, зобов'язані допускати до перевірки тахографів посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, надавати їм реєстраційні листки режиму праці та відпочинку водіїв — тахокарти, а також, у разі якщо у транспортному засобі використовуються цифрові тахографи, роздруковувати на паперовому носії інформацію про роботу та відпочинок водіїв.

Згідно з п. 6.3 Положення № 340 водій, що керує ТЗ, який не обладнаний тахографом, веде індивідуальну контрольну книжку водія (додаток 3) або повинен

мати копію графіка змінності водіїв.

Наголошуємо, що на водія транспортного засобу, обладнаного тахографом, пунктом 3.3 Інструкції покладено ряд обов'язків. Зокрема водій:

- забезпечує правильну експлуатацію тахографа та управління режимами його роботи відповідно до інструкції виробника тахографа;
 - своєчасно встановлює, змінює і заповнює тахокарти та забезпечує їх належне зберігання;
 - використовує тахокарти (у разі використання аналогового тахографа) або у разі використання цифрового тахографа — особисту картку водія кожного дня, протягом якого керував транспортним засобом;
 - має при собі: протокол про перевірку та адаптацію тахографа до транспортного засобу; заповнені тахокарти у кількості, що передбачена ЄУТР, або картку водія чи роздруківку даних роботи тахографа у разі обладнання транспортного засобу цифровим тахографом;
 - у разі несправності або пошкодження аналогового тахографа своєчасно записує від руки дані щодо режиму роботи та відпочинку на зворотному боці тахокарти, де нанесена сітка з відповідними графічними позначками, інформує про це відповідну посадову особу перевізника, з яким водій перебуває у трудових відносинах (для найманих водіїв);
 - у разі несправності або пошкодження цифрового тахографа або картки до нього своєчасно записує від руки дані щодо режиму роботи та відпочинку на зворотному боці аркуша, призначеного для роздруківки даних, що використовують у даному тахографі, та забезпечує належне зберігання таких записів.
- У випадку, коли встановлення тахогра-

фа є обов'язковим, його відсутність може коштувати досить дорого. Частиною першої статті 60 Закону передбачено, що за порушення законодавства про автомобільний транспорт до автомобільних перевізників застосовуються адміністративно-господарські штрафи за:

- перевезення пасажирів та вантажів за відсутності на момент проведення перевірки документів, визначених статтями 39 і 48 цього Закону, — штраф у розмірі 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (17000 грн.);
- виконання резидентами та/або нерезидентами України міжнародних перевезень пасажирів чи вантажів без документів, визначених статтею 53 цього Закону, — штраф у розмірі 2000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (34000 грн.);
- порушення режимів праці та відпочинку водіями транспортних засобів — штраф у розмірі 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (340 грн.);
- перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 кілометрів одним водієм — штраф у розмірі 30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (510 грн.);
- управління транспортними засобами при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень без контрольних пристроїв (тахографів) реєстрації режимів праці чи відпочинку водіїв транспортних засобів чи з вимкненими такими контрольними пристроями (тахографами) або без щоденних реєстраційних листків режимів праці та відпочинку — штраф у розмірі 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (680 грн.) тощо.

Згідно з частиною четвертою статті 60 Закону закріплено, що під час скоєння однією особою двох чи більше правопорушень адміністративно-господарський штраф накладається за кожне правопорушення окремо.

Цікавою в аспекті притягнення до відповідальності є судово практика Верховного Суду (зокрема, правові позиції, викладені в постанові Верховного Суду від 11.02.2020 р. по справі № 820/4624/17 та від 19.03.2020 р. по справі № 823/1199/17). Приміром, за відсутності документів, зокрема, в даному випадку протоколу перевірки та адаптації пристрою тахографа, без оформлення індивідуальної контрольної книги водія, на підставі яких виконуються вантажні перевезення, до фізичних або юридичних осіб, які здійснюють на комерційній основі чи за власний кошт перевезення вантажів транспортними засобами, застосовуються адміністративно-господарські штрафи. Таким чином, перевезення будь-якого вантажу, в тому числі й особистого,

Всі вантажні автомобілі, що реєструються вперше, повинні бути оснащені Smart-тахографом 2-го покоління	3 серпня 2023 року
Заміна Smart-тахогравів 1-го покоління (що були введені з 15 червня 2016 року) на Smart-тахографи 2-го покоління:	
на всіх тягачах, обладнаних аналоговими і цифровими тахографами	3 серпня 2024 року
на тягачах зі встановленими Smart-тахографами 1-го покоління	3 серпня 2025 року
для легкових комерційних транспортних засобів (від 2,5 до 3,5 тонн) (оскільки вони підпадають під дію Регламенту 561/2006 (зі змінами Регламенту 1054)	3 1 липня 2026 року

вантажним автомобілем з повною масою понад 3,5 тонни не звільняє водія від обов'язку ведення індивідуальної контрольної книжки та необхідності мати товаро-транспортну накладну під час транспортування товару. Цю судову практику останнім часом широко використовують суди 1-ї та 2-ї інстанцій.

Таким чином, перевізники зобов'язані дотримуватись вимог законодавства, яке регулює використання тахографів та робочого режиму водіїв, оскільки, з урахуванням передбаченої відповідальності за кожне окреме правопорушення, сума штрафу може виявитися значною. До того ж, використання тахографів на комерційних транспортних засобах надає транспортним компаніям ряд суттєвих переваг, серед яких, безумовно, збільшення безпеки на дорозі і зменшення ризиків втратити вантаж, контроль швидкості та маршруту, установлення розкладу режимів відпочинку і роботи водія, а також можливість більш точно розрахувати час роботи і заробітну плату водія, оптимізувати кількість витраченого палива та маршрути перевезень. Ба більше, дані тахографа можуть використовуватися як доказова база в суді.

Застосування тахографів у країнах європейського союзу

Насамперед розглянемо правила щодо режиму праці та відпочинку, що діють на території ЄС, які передбачені статтями 6 та 7 Положення з гармонізації визначеного соціального законодавства, що стосується автоперевезень, затвердженого Регламентом Європарламенту і Ради від 15 березня 2006 року № 561/2006 (далі — Регламент 561/2006):

- Час керування транспортним засобом на день не повинен перевищувати 9 годин (з можливістю продовжити час керування транспортним засобом до 10 годин на день не більше ніж двічі на тиждень).
- Час керування транспортним засобом на тиждень не повинен перевищувати 56 годин.
- Сукупна кількість часу керування транспортним засобом упродовж будь-яких 2 тижнів поспіль не повинна перевищувати 90 годин.

Після періоду керування транспортним засобом тривалістю 4 години 30 хвилин водій повинен зробити перерву тривалістю щонайменше 45 хвилин безперервно, за винятком випадків, коли водій бере період відпочинку.

Водій, який керує транспортним засобом в екіпажі, може зробити перерву тривалістю 45 хвилин у транспортному засобі, яким керує інший водій, за умови що водій, який робить перерву, не допомагає водію, який керує транспортним засобом.

Слід пам'ятати також, що відповідно до європейського законодавства обов'язковим є встановлення та використання цифрових тахографів. Такі тахографи, на відміну від аналогових, є більш вдосконалені (мають більшу ємність, точніший запис, безпечний зв'язок від записуючого пристрою до датчика швидкості, функції розпізнавання водія, вимірювання часу їзди, управління помилками/несправностями тощо).

Утім протягом останніх років у країнах Європейського Союзу на транспортних засобах масово почали встановлювати Smart-тахографи 2-го покоління. Зокрема, згідно зі змінами до Регламенту 165/2014 було передбачено такі терміни заміни Smart-тахогравів (*Див. таблицю*).

Своєю чергою, Європейська Угода ЄЕК ООН, яка стосується режимів праці та відпочинку водіїв, що виконують міжнародні автоперевезення (Угода ЄУТР з 6-ма поправками), договірною стороною якої є Україна, нині передбачає обладнання транспортних засобів (які введені в експлуатацію після 16 червня 2010 року) цифровими тахографами, які відповідають вимогам Додатка 1В ЄУТР. Найвірогідніше, що у найближчому майбутньому буде розглянуто питання внесення майбутньої поправки до ЄУТР, яка передбачатиме вимогу встановлення Smart-тахогравів нового покоління.

Утім не ігноруймо той факт, що за недотримання робочого часу в країнах ЄС встановлено високі штрафи, які можуть накладатися під час перевірки на дорогах. Хоча встановлення таких Smart-тахогравів теж не дешеве задоволення. Так, за оцінками експертів, один такий пристрій може коштувати від 400 до 1000 євро. А

витрати на заміну тахографів повністю несе перевізник. Прикро також те, що нині виробники таких пристроїв стверджують, що оновлення існуючих тахографів буде неможливо, необхідна тільки їхня фізична заміна, що продиктовано, зокрема, новими вимогами щодо сигналу розташування та обов'язкового bluetooth-інтерфейсу для транспортних смарт-систем.

З огляду на вартість та тривалість проведення дій по заміні Smart-тахографів рекомендуємо керівникам транспортних підприємств, які матимуть у подальшому такий обов'язок встановлення тахографів, продумати, які з транспортних засобів будуть використовуватися для міжнародних перевезень у 2025 році, і спланувати процес заміни або встановлення Smart-тахографів 2-го покоління на весь 2024 рік.

І наостанок коротко зупинимося на безперечних перевагах Smart-тахографів 2-го покоління (G2V2).

По-перше, функція автоматичної реєстрації перетинів кордону, завдяки якій водіям не доведеться шукати місце на кор-



доні, щоб записати країну, що значно підвищить комфорт їхньої роботи. Тоді як підприємці отримають точніші дані про поїздки окремими країнами та зможуть точніше розрахувати зарплати водіїв.

По-друге, реєстрація навантаження/розвантаження одночасно з положенням в пам'яті тахографа та карти водія дозволить перевірити відповідність записів транспортним документам.

По-третє, пристрій оснащений інтерфейсом bluetooth, який дозволить йому взаємодіяти із зовнішніми програмами. Це дає змогу отримати, наприклад, інформацію про те, чи водій їде або виконує іншу

діяльність, а також буде можливість віддаленого введення мануальних записів, наприклад, за допомогою телефону.

По-четверте, реєстрація типу перевезення: пасажирів/речі (під час калібрування у тахографі буде збережено тип транспорту, що розрізняє перевезення пасажирів та вантажів).

По-п'яте, розширена пам'ять тахографа та карти водія (щоб вмістити більше даних у зв'язку з перевіркою протягом останніх 56 днів).

Нові тахографи забезпечуватимуть більш ефективні перевірки, адже завдяки ним дорожні інспекції отримуватимуть більше можливостей контролювати робочий час водіїв. А тахографи надсилатимуть інспекції більше інформації про порушення, використовуючи віддалене завантаження даних.

Тож подумайте, може, саме час запланувати встановлення Smart-тахографів 2-го покоління на транспортних засобах вашого підприємства!

Катаранова Ольга,
юрисконсульт ВГО «ГКТБ»

ЦЕНТР НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДІПРОЕКТ»

Пропонуємо погодження переобладнання колісних транспортних засобів:

- цистерн різного призначення;
- маніпуляторів;
- кузова для перевезення різноманітних вантажів (фургони, бортові, зерновози, самоскиди, лісовози та інше);
- вантажних, вантажопасажирських, пасажирських автомобілів;
- спеціального та спеціалізованого транспорту (швидкі допомоги, інкасаційні, аварійні (майстерні), евакуаторів, комунальної техніки, завантажувачів кормів);
- підйомних машин (автовішки, кранові установки, різноманітні підіймачі);
- контейнеровозів;
- учбових автомобілів;
- заміну двигунів на авто- та мототехніці (бензинові, дизельні, з використанням газобалонного обладнання);
- електротранспорту (електроавтомобілі та електромотоцикли на базі зареєстрованої техніки з двигунами внутрішнього згорання);
- зміни довжини автомобілів;
- кемперів і караванів;
- кузовів для перевезення худоби та птиці;
- інших комбінацій переобладнань.

Також Центр проводить виконання науково-технічних робіт експертного дослідження КТЗ у частині визначення об'єму встановленої цистерни.

За детальнішою інформацією та з питань замовлення послуг звертайтеся за будь-яким зручним контактом:

Тел.: +38 044 455 69 42, +38 044 201 08 62

Моб./Viber: +38 067 386 45 54, E-mail: zayava@insat.org.ua



ГРОМАДСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ «СПІЛКА ВЕТЕРАНІВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ» ВІДЗНАЧАЄ ДЕНЬ АВТОМОБІЛІСТА І ДОРОЖНИКА



В.П. Прохорчука, М.А. Красновського.

Голова Федерації роботодавців транспорту України О.Д. Климпуш нагородив І.І. Губу, І.О. Новохацького, К.Х. Авраменко.

Голова профспілки працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України В.М. Вакуленко нагородив А.І. Чумаченка, С.І. Лахтурова, Ю.В. Ратушняка.

Перший віцепрезидент Спілки ветеранів автомобільного транспорту України М.А. Красновський нагородив І.І. Кошельного, В.Ю. Паламарчука, В.Й. Сависька.



Указом Президента України від 13 жовтня 1993 року № 452 установлено в Україні професійне свято працівників автомобільного транспорту і дорожнього господарства — День автомобіліста і дорожника, яке відзначається щорічно в останню неділю жовтня.

На жаль, цей рік став для нашої галузі, як і для країни, найважчим за всю історію її незалежності. Воєнні дії на значній території України, постійні обстріли, руйнування міст, підприємств і об'єктів інфраструктури призвели до евакуації значної кількості населення, закриття підприємств, знищення чи викрадання окупантами автотранспортних підприємств та рухомого складу.

Із самого початку введення воєнного стану в Україні автотранспортні підприємства беруть безпосередню участь у заходах, необхідних для забезпечення оборони України, захисту населення та інтересів держави. На ремонтних базах автопідприємств, згідно з розпорядженнями військових адміністрацій, здійснюється ремонт військової техніки.

Ветерани автомобільного транспорту свого часу брали активну участь у розбудові транспортної інфраструктури, у розвитку перевезень вантажів та пасажирів, у підвищенні технічного стану рухомого складу.

Цього року, як і минулого, незважаючи на воєнні дії в Україні, прийнято рішення щодо відзначення Дня автомобіліста і дорожника. На проведення цього заходу відгукнулися близько 30 членів ветеранської організації. До надання допомоги для організації долучилися Президент

АСМАПу України Леонід Костюченко і Голова профспілки працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства Володимир Вакуленко.

Урочисту частину цього заходу відкрив Володимир Вакуленко. Він повідомив, що День автомобіліста і дорожника надалі не відзначатиметься у жовтні. Професійне свято матиме іншу назву і буде перенесено на іншу дату. До Уряду України буде направлено звернення з пропозицією призначити День працівників автомобільного транспорту у травні, коли було створено Міністерство автомобільного транспорту України.

За багаторічну сумлінну працю у транспортній галузі та з нагоди професійного свята Дня автомобіліста і дорожника України активним учасникам ветеранської організації були вручені почесні грамоти.

Президент АСМАПу України Леонід Костюченко нагородив В.Ф. Дорошенка,



Громадське об'єднання «Спілка ветеранів автомобільного транспорту України» вітає всіх автомобілістів і дорожників з професійним святом! Бажаємо, щоб галузь незважаючи на виклики часу розвивалася і процвітала, а спеціалісти досягали професійної майстерності. Всім нам сил, міцного здоров'я, життєвих успіхів та перемог!

М.А. Красновський,

Перший віцепрезидент ГО «СВАТУ»,
Заслужений працівник транспорту України

Оптимізацію діючої маршрутної мережі автобусних маршрутів місцевих громад

проводить відділ пасажирських та вантажних перевезень
Центру наукових досліджень комплексних транспортних проблем
ДП «ДержавтотрансНДІпроект».

Роботи виконуються з урахуванням усіх потреб місцевих громад для підвищення якості їхнього обслуговування. Надаються обґрунтовані пропозиції щодо відкриття нових маршрутів, поліпшення схеми та розкладів руху працюючих маршрутів, закриття збиткових маршрутів тощо.

Роботи з оптимізації мережі міських, міжміських і приміських (внутрішньообласних) автобусних маршрутів загального користування для місцевих громад проводяться на підставі:

- розгляду особливостей наявної маршрутної мережі;
- проведення online опитування мешканців місцевих громад.



За детальнішою інформацією
та з питань замовлення послуг
звертайтеся за будь-яким зручним контактом:
тел: +38 044 201-08-85
E-mail: vzhuravel@insat.org.ua

НАУКОВА УСТАНОВА: II КЛАСИФІКАЦІЙНА ГРУПА

Маємо надзвичайно приємну новину: наш Інститут екстерном підтвердив свій статус наукової установи.

Протягом тижня фахівці Інституту підготували вагомий пакет документів із відомостями про діяльність наукової установи (9 додатків), оформлений згідно з вимогами МОН України, і вже 5 серпня відправили його на перевірку та атестацію.

Пакет документів містив:

- інформацію щодо класифікаційної оцінки установи за її науковим потенціалом і досягненнями у попередні роки;
- відомості щодо забезпечення наукової установи науковими працівниками;
- відомості щодо результатів наукової і науково-технічної діяльності;
- відомості щодо публікаційної активності;
- відомості щодо результатів створення та використання об'єктів права інтелектуальної власності;
- аналітичну записку про рівень розвитку наукового потенціалу і результативність діяльності установи;
- відомості щодо показників фінансово-економічної діяльності та стану матеріально-технічної бази;
- та інші відомості.

Наразі ДП «ДержавтотрансНДІпроект» отримало свідоцтво про державну атестацію наукової установи II класифікаційної групи з терміном дії 3 роки (до 10 листопада 2026 року).

Щиро пишаємось якісною роботою наших фахівців, яка вкотре дала змогу довести всій Україні статус нашого Інституту.



НКЦ АСМАП УКРАЇНИ ПРОДОВЖУЄ НАВЧАЛЬНИЙ ПРОЦЕС!



#НІВІЙНІ

УКРАЇНА ПЕРЕМОЖЕ!

Зараз, під час війни, у такий складний для нашої країни час, кожен з нас на своєму місці робить свій внесок у перемогу! Враховуючи критичну нестачу та затребуваність водійських кадрів для перевезення різних видів вантажів, у тому числі небезпечних, НКЦ АсМАП України здійснює набір на курси дистанційної та очної форм навчання.

- Код 95 - дистанційна форма навчання з курсу національні та міжнародні автоперевезення вантажів для водіїв;
- Підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автотранспортних підприємств - дистанційна форма навчання - внутрішні та міжнародні автоперевезення пасажирів та вантажів;
- Безпека перевезень, охорона праці та пожежна безпека - дистанційна форма навчання;
- Установлення та технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах - для майстрів ПСТ - комбінована форма навчання;
- ADR - очна форма навчання з курсу підготовки водіїв та уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів автомобільним транспортом.
- Підвищення навичок керування вантажівками - практичні заняття за кермом сучасних автотранспортних засобів класу "EURO-3" під керівництвом кваліфікованого та досвідченого інструктора.

Звертайтеся за телефонами:

Київ: +38 0675389269, +38 0674091732, Львів +38 0672791112

e-mail: nkc-asmap@ukr.net, L-dobrukha@ukr.net

Перевізники термочутливої продукції! ВАМ САМЕ ДО НАС



ТОВ «Термо Кінг Україна»

Центральний офіс:
Київ, вул. Вербицького, 1-М

Телефони: (044) 563 91 31;
(067) 006 77 60

E-mail:
office@thermoking.com.ua

Сайт:
www.thermoking.com.ua

**НАУКОВО-ВИРОБНИЧА ЛАБОРАТОРІЯ ЕНЕРГЕТИКИ ТА ЕКОЛОГІЇ
ТРАНСПОРТУ НАУКОВО-ДОСЛІДНОГО ЦЕНТРУ – ТЕХНІЧНОЇ СЛУЖБИ З
ВИПРОБУВАНЬ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ
ДП «ДЕРЖАВТОТРАНСНДІПРОЕКТ»**

(дослідження та сертифікаційні випробування автомобілів, двигунів, нейтралізаторів та інших компонентів, моторних палив, присадок тощо)



Лабораторія акредитована на випробовування продукції за більш ніж 50 міжнародними і національними регламентами і стандартами, зокрема, за Правилами ООН «екологічного блоку» № 83, 40, 47, 101, 103, 24, 49, 96 та відповідними директивами і регламентами ЄС і має необхідне технічне обладнання



ВИКОНУЄМО ТАКІ РОБОТИ:

- Визначення питомих масових викидів та/або вмісту забруднювальних речовин і парникових газів (зокрема, діоксиду вуглецю) з відпрацьованими газами транспортних засобів викидів картерних газів транспортних засобів категорій M, N, L та їхніх двигунів;
- Визначення показників паливної економічності транспортних засобів;
- Визначення технічних характеристик глушників, зокрема протитиску в системі випуску відпрацьованих газів двигунів під час випробовування у складі транспортних засобів;
- Визначення відповідності змінних каталітичних нейтралізаторів.
- Визначення потужності двигунів



Визначення впливу застосування зразків моторних палив та моторних олив на енергетичні, екологічні показники і енергоефективність транспортних засобів та їхніх двигунів



Визначення енергетичних, екологічних показників та паливної економічності двигунів транспортних засобів або двигунів іншого призначення з відповідними системами або з відповідними складовими частинами цих систем

Розробка тимчасових лінійних норм витрат палива



Перевірка транспортних засобів міжнародних перевізників на відповідність вимогам настанови ЕКМТ

**Додаткову інформацію можна отримати за телефоном (044) 201-08-63
або на нашому сайті <https://insat.org.ua/>**