



**ВСЕУКРАЇНСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙ РОБОТОДАВЦІВ ТРАНСПОРТУ
ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

01103, м. Київ, бульвар Дружби Народів, 26/1, оф. 13. Тел: 38 (044) 529-90-74

e-mail: office@frtukr.org Код ЄРДПОУ 33498930 <http://frtukr.org>

Вих. № 139/12-20 від 03.12.2020

Голові Ради національної безпеки
і оборони України
Президенту України
Володимиру Зеленському

Копія
Міністру інфраструктури України
В. Криклію

Т. в. о. Голови Державної
регуляторної служби України
О. Мірошніченку

*Щодо необхідності зваженого підходу
до продовження терміну експлуатації
залізничних вагонів*

Високоповажний пане Голово!

ВООРТ «Федерація роботодавців транспорту України» (далі - ФРТУ), користуючись нагодою, засвідчує Вам свою повагу та від імені усіх членів Федерації просить Вашого сприяння в забезпеченні зваженого підходу з боку Міністерства інфраструктури України (далі - МІУ) до продовження наднормативного терміну використання вагонів.

У Федерації вважають, що в умовах складної економічної ситуації в країні через пандемію коронавірусу, недоречно вживати заходів щодо обмеження строків експлуатації вагонів з перевищенням нормативного строку служби. Внаслідок впровадження таких обмежень може бути створений штучний дефіцит вантажних вагонів в Україні. Це неодмінно призведе до зриву відвантаження сировини та готової продукції, зменшення обсягів виробництва та експорту підприємствами України в різних галузях. Результат - подальше скорочення ВВП, податкових та валютних надходжень, зростання безробіття. Негативний ефект для української економіки в цілому буде вимірюватися десятками мільярдів гривень.

На сайті МІУ 12 жовтня 2020 року був розміщений для обговорення проект Наказу МІУ «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті» (надалі- проект Наказу), який категорично не підтримувався всіма членами Федерації.

Проект цього Наказу– це яскравий приклад того, як не можна і не потрібно державі регулювати економіку. Ми дуже вдячні Державній регуляторній службі України за те, що вона не погодила даний проект наказу. Наслідки його прийняття могли би бути просто катастрофічними.

Цей проект Наказу по суті - про примусове списання напіввагонів, зерновозів та взагалі рухомого складу – тобто списання рухомого складу, який ще може використовуватися. Найбільше таке примусове списання завдасть шкоди саме по АТ «Укрзалізниця». До 2028 року Укрзалізниця буде змушена списати 21 тисячу із 33 тисячі напіввагонів, також доведеться списати всі 11 тисяч зерновозів. Цілком очевидно, не зможе Укрзалізниця закупити та побудувати новий рухомий склад, щоб замінити це списання.

До того ж за умови прийняття запропонованих змін, списувати рухомий склад доведеться не лише Укрзалізниці, а і іншим учасникам ринку. Дане примусове списання в 2021-2022 роках призведе до падіння перевезень у розмірі 60 млн. тон на рік. Для української залізниці це втрата ще 15 млрд. грн. і не лише через нестачу власних вагонів, а через те, що не буде використовуватися її інфраструктура та локомотиви для перевезення вагонів інших власників. Такий розвиток подій призведе до зниження перевезень зерна, вугілля, залізної руди, а також завдасть прямого удару по урядовій програмі «Велике будівництво».

ФРТУ хоче окремо звернути Вашу увагу щодо недопустимості встановлення граничного обмеження терміну експлуатації для спеціалізованого рухомого складу, зокрема напіввагонів для перевезення обкотишів і агомерату, так званих обкотишовозів. У разі прийняття цього наказу, доведеться швидко списати 4 із 5 тис. наявних обкотишовозів. А швидко побудувати таку кількість нових неможливо, адже потужності вагонобудівних заводів, хоч і є в наявності, але спрямовані на виробництво універсального рухомого складу – напіввагонів та зерновозів. Обкотиші – це важлива металургійна сировина. А технологічні ланцюги меткомбінатів побудовані так, що подекуди замінити обкотишовози іншим рухомим складом неможливо. Як наслідок, необхідну сировину не зможуть подати на металургійні комбінати. Результат – скорочення металургійного виробництва, а це втрата податків, валютних надходжень, робочих місць. Це стало б справжньою диверсією проти української промисловості.

В Європі, як правило, не існує обмежень з експлуатації вагонів, базуючись на році випуску - тобто якщо вагон в належному технічному стані, то немає жодних проблем з його використанням.

ФРТУ закликає відмовитися від адміністративних заходів щодо обмеження строків експлуатації вагонів на основі року випуску та натомість зосередитися на технічному стані рухомого складу. В разі необхідності підтримки виробників вагонів можна вживати такі заходи як державна підтримка, державне замовлення, пільгові кредити на придбання вітчизняної залізничної техніки та інше, без обмежень прав інших економічних суб'єктів. Як і в багатьох інших сферах, в економічній політиці прямик як правило діє набагато краще батога.

У разі гострої політичної необхідності, можна було б розглянути відповідні заходи виходячи і пропозиції АТ «Укрзалізниця», поданої в ході обговорення проекту наказу:

- Обмеження на рівні нормативного терміну служби встановити лише для піввагонів універсальних (33 роки) і хоперів-зерновозів (45 роки).

В будь-якому разі, украй важливо:

- Не встановлювати граничні обмеження для спеціального рухомого складу (в т.ч. обкотишовози, коксовози, платформа).
- Утриматись від впровадження методу каскадного граничного обмеження віку вагонів (зі зменшенням граничного віку вагонів кожного року).
- Не обмежувати використання вагонів з продовженим терміном служби, рішення по яким прийнято до моменту набрання чинності нормативним актом про обмеження строків продовження. Досить значні кошти власників вагонів були витрачені для ремонту таких вагонів та зедопустимо щоб компанії були вимушені нести колосальні збитки.
- Не забороняти використання іноземних вагонів у внутрішніх перевезеннях в режимі тимчасового ввезення, задля уникнення дефіциту під час пікових періодів та збільшенні показників обороту вагона.

З огляду на вищевикладене, вельмишановний пане Голово, високоповажний пане Президенте, просимо Вашого сприяння в тому, щоб не були прийняті рішення, які можуть завдати шкоди розвитку українській промисловості, сільському господарству та економіці в цілому.

З повагою,

Голова Федерації



Орест Климпуш