



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

01103, м. Київ, бульвар Дружби народів, 26/1, оф. 13. Тел: 38 (044) 581-81-31; (044) 529-90-74

e-mail: [office@frt ukr.org](mailto:office@frt ukr.org) Код ЄДРПОУ 33498930 <http://frt ukr.org>

Вих. № 117/10-20 від 07 жовтня 2020 р.

Прем'єр-міністру України  
**Шмигалю Д.А.**

КОПІЯ: Міністру інфраструктури  
України  
**Криклію В.А.**

Міністру розвитку економіки,  
торгівлі та сільського  
господарства України  
**Петрашко І.Р.**

Голові правління  
АТ «Укрзалізниця»  
**Жмаку В.М.**

Т. в. о. Голови Державної  
регуляторної служби України  
**Мірошніченко О.М.**

**Шановний пане Прем'єр-Міністре!**

ВООРТ «Федерація роботодавців транспорту України» (далі-ФРТУ), користуючись нагодою, засвідчує Вам свою повагу та просить Вашого сприяння щодо забезпечення зваженого підходу до продовження наднормативного терміну використання вагонів. Вважаємо, що в умовах складної економічної ситуації в країні, недоречно вживати заходів, а саме імплементації ініціатив поданих вагонобудівними компаніями щодо обмеження строків експлуатації вагонів з перевищенням нормативного строку служби, адже це збільшуватиме боргове навантаження на операторів рухомого складу та вантажовласників, що володіють рухомим складом, і тим самим знижувати їх фінансову стійкість. Такий підхід може призвести до негативних наслідків не тільки для ринку залізничних перевезень, а й для промислових підприємств України. Як результат підприємства будуть змушені скорочувати

промислове виробництво, втрачати робочі місця та суттєво знизяться відрахування до Державного Бюджету України.

ФРТУ хоче зауважити, що за розрахунками експертів, граничні обмеження віку використання напіввагонів (далі - ПВ) до 33 років призведе до одночасного списання 12,6 тис. напіввагонів вже в 2021р., а за період з 2021-2025рр. загалом буду підлягати списанню більше ніж 25 тис. одиниць. Наслідком чого буде зменшення робочого парку ПВ з 67,7 тис. одиниць в 2021р. до 50,6 тис.од. в 2025р. при цьому потреба в ПВ буде складати в 2021р. 69,0 тис.од., а в 2025р. 75,3 тис.од. Варто зауважити, що **впровадження методу каскадного граничного обмеження віку вагонів** (зі зменшенням граничного віку ПВ кожного року) взагалі **недопустима міра, адже вона створить шалений дефіцит на ринку вагонів**, що неодмінно призведе до зростання ставок на оренду вагонів з усіма негативними наслідками для економіки України.

Основні оператори ринку вагонів стверджують, що 16,7 млрд. грн. тільки на заміщення 12,6 тис. ПВ в 2021р. є не підйомною сумою, а отже, всі витрати з придбання нових вагонів вони будуть змушені перекласти на плечі вантажовідправників, що призведе до значного зростання тарифного навантаження на виробників продукції.

ФРТУ хоче окремо звернути вашу увагу щодо **недопустимості встановлення граничного обмеження для спеціального рухомому складу** в т.ч. обкотишовози та коксовози, адже велика частина таких вагонів більше наднормативного терміну використання. Оновлення даного типу рухомого складу буде вкрай проблематичним через досить високу ціну на такий тип рухомого складу та досить тривалий термін окупності придбаних вагонів. Додатково варто зазначити, що спеціальний рухомий склад в т.ч. обкотишовози та коксовози мають обмежений сегмент ринку де можуть використовуватися такі вагони, зважаючи на те, що вагонобудівним заводам необхідно час для освоєння технології виробництва ми не можемо допустити дефіциту цих вагонів на ринку України, що негативно вплине на темпи промислового виробництва в Україні.

ФРТУ вважає, що необхідно проводити зважену політику щодо обмеження строків експлуатації вагонів, адже той варіант, що пропонується вагонобудівниками створить 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. Українська економіка опиниться перед фактом зростання безробіття та подальшого скорочення ВВП та вкрай необхідних валютних надходжень.

У зв'язку з вищевикладеним ФРТУ пропонує утриматись від радикальних ініціатив вагонобудівників, що завдадуть колосальної шкоди для вантажовласників та економіки України, а розглянути більш зважені пропозиції:

- **Обмеження на рівні 1,5 нормативного терміну служби встановити лише для універсальних напіввагонів, зерновозів та цистерн.**
- **Не встановлювати граничні обмеження для спеціального рухомому складу ( в т.ч. обкотишовози та коксовози)**

- **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 недопустимо 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.

Шановний **Денисе Анатолійовичу,** просимо Вашого сприяння в недопущенні дефіциту на ринку вантажних вагонів та в недопущенні скорочення відрахувань до Державного Бюджету України, у зв'язку з чим просимо надати доручення:

- Міністерству інфраструктури України доопрацювати проект Наказу, що передбачає обмеження продовження строку експлуатації залізничних вантажних вагонів та врахувати пропозиції Федерація роботодавців транспорту України.
- Міністерству розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України та Державній регуляторній службі України провести детальний аналіз впливу, що матиме економіка України та її основні галузі від встановлення граничного обмеження віку використання вагонів.

**З повагою,**

**Голова ФРТУ**



**О. Климпуш**