



14.01.2021 АК-509

**Міністру інфраструктури України
В.А.КРИКЛЮ**

*Щодо Проекту наказу Міністерства інфраструктури
України «Про затвердження Порядку встановлення заборони
експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті»*

Шановний Владиславе Артуровичу!

Користуючись нагодою, дозвольте від імені багатотисячного колективу вітчизняного гірничо-металургійного комплексу засвідчити Вам повагу, та поінформувати про те, що фахівцями ОП «Укрметалургпром» було ретельно проаналізовано Проєкту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті». На підставі цього аналізу було підготовлено нижченаведені коментарі.

По-перше, що стосується найбільш затребуваних типів вагонів, а саме напіввагонів і зерновозів, то передбачене Порядком обмеження не викличе різкого зменшення їх кількості, а буде відбуватись поступово, і до 2028р. складе близько 28 тис.одиниць напіввагонів та 3 тис.одиниць зерновозів.

В той же час, згідно з Додатком 1 до цього Порядку, граничні строки спеціалізованих вантажних вагонів значно обмежуються, що призведе до суттєвого скорочення їх кількості у період до 2028 р. - в тому числі, буде виведено з експлуатації 1620 одиниць обкотишовозів (34% доступного парку). Варто зазначити, що спеціалізований рухомий склад є гостродефіцитним. По-суті, використання таких вагонів є або безальтернативним, або обмежено замінним. Вже зараз досить важко поповнити баланс вагонів, що вибувають, через тривалий термін окупності та обмежений сегмент ринку, де можуть бути використані такі вагони. Вважаємо за доцільне провести додаткове опрацювання граничних строків для спеціалізованих вантажних вагонів разом з АТ «Укрзалізниця».

Додатково слід зазначити, що вимога п.б. Порядку про обов'язкове здійснення продовження строку служби вантажних вагонів кожні три роки, і тільки шляхом проведення капітального ремонту з продовженням строку служби, несе в собі значні ризики тривалого узгодження технічних умов (далі ТУ), необхідних для проведення таких ремонтів (зазвичай ТУ для напіввагонів виконують на 10-11 років), та, в кінцевому підсумку, до неможливості експлуатації значної кількості рухомого складу, який буде знаходитись в межах дозволених граничних строків. Тому більш доцільним було б здійснювати продовження терміну служби усіх типів вагонів після капітального ремонту (КР) або капітального ремонту з продовженням строку (КРП) терміном до 5 років.

З огляду на вищезазначене, просимо Вас, шановний Владиславе Артуровичу, підтримати позицію національної галузі, частка якої у залізничних вантажоперевезеннях в Україні перевищує 40%, та включити наші пропозиції до Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті.

З повагою та сподіванням на Вашу підтримку,

Президент

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name O.F. Kalenkov.

О.Ф.Каленков