



УКРМЕТАЛУРГПРОМ

10.03.2021 АК-529

вул. Воздвиженська 22, оф. 2, Київ 04071
телефон +38 (044) 279 05 25
office@ukrmetprom.org
www.ukrmetprom.org

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

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

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

**Голові Антимонопольного комітету України.
О.С.ПЩАНСЬКІЙ**

**Голові Державної регуляторної служби України
О.В.КУЧЕРУ**

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

*Щодо недопущення виникнення дефіциту рухомого складу на
українському ринку залізничних перевезень*

Шановний Денисе Анатолійовичу!

Користуючись нагодою, дозвольте від імені багатотисячного колективу вітчизняного гірничо-металургійного комплексу засвідчити Вам повагу, та звернутися щодо наступного.

05.03.2021 р. на офіційному сайті Міністерства Інфраструктури України було оприлюднено оновлену редакцію Проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті» (далі Проект), яким передбачається введення обмеження строку експлуатації залізничних вантажних вагонів.

У порівнянні з першим варіантом Проекту, який було опубліковано 12.10.2020 р. (друга редакція від 23.12.2020 р.), в поточному варіанті були враховані деякі зауваження бізнесу – зокрема, була видалена найбільш дискусійна норма про ступінчате зменшення граничних нормативних строків використання піввагонів та зерновозів, що могло призвести до списання 89 тис. одиниць вагонів всіх типів та створило б критичний дефіцит на ринку вагонів і, як наслідок, могло спричинити суттєве скорочення промислового виробництва та зменшення відрахувань до Державного бюджету.

Однак ініціативи, які запропоновані в поточному Проекті, все ж містять норми, які матимуть негативний вплив на ринок залізничних перевезень та на економіку України. Тому Проект **потребує доопрацювання та не може бути підтриманий у поточній редакції**.

Так, вкотре, хочемо наголосити, що одночасна заборона експлуатації рухомого складу усіх типів призведе до списання більше 42 тис. одиниць вагонів (з урахуванням вагонів з продовженим строком експлуатації), що створить значний дефіцит на ринку вагонів, особливо, спеціалізованих.

Саме тому звертаємо Вашу увагу на те, що деякі вкрай важливі питання, на вирішенні яких наполягали учасники ринку залізничних перевезень та провідні бізнес-асоціації, залишилися без змін, зокрема:

1. Вимога п.6 Проєкту про продовження терміну служби вагонів тільки після проведення капітального ремонту вантажного вагона з продовженням строку служби (далі КРП) і тільки на 3 роки є повністю неприйнятною.

Згідно з вимогами «Положення про продовження терміну служби вантажних вагонів що курсують в міжнародному сполученні», затвердженого на п'ятдесят другому засіданні Ради із залізничного транспорту 14 травня 2010 року, для виконання КРП необхідно підготувати технічні умови (далі ТУ) та отримати їх узгодження у Комісії Ради із залізничного транспорту (знаходиться в Російській Федерації) за поданням залізничної адміністрації власника інфраструктури (в даному випадку, АТ «Укрзалізниця»). Крім досить складної процедури узгодження, яка вимагає залучення АТ «Укрзалізниця» та структур, що знаходяться в Російській Федерації, сам процес підготовки ТУ є досить трудомістким та недостатньо врегульованим в даному Проєкті, і отримання документів може досягати двох років (!).

Окрім того, варто зазначити, що існують суттєві ризики щодо непогодження ТУ з боку РФ та ряд інших важливих аспектів:

- розробка ТУ заводом–виробником вагонів матиме складнощі через **незацікавленість самих заводів в продовженні термінів експлуатації рухомого складу** (для заводів краще виробляти нові вагони, тому може мати місце затягування процесу щодо ТУ);
- на території України курсують вагони не тільки вітчизняних виробників, але й вагони інших країн, і для отримання первинної технічної документації доведеться, наприклад, звертатись до підприємств з Російської Федерації;
- також незрозуміло, хто буде розробляти ТУ або надавати первинну технічну документацію в разі, **якщо вагонобудівний завод вже припинив своє існування**. При тому, що значна частина рухомого складу, яка експлуатується, була виготовлена на вагонобудівних заводах, які вже припинили своє існування / призупинили діяльність (наприклад, Стаханівський ВБЗ та Азовмаш).

Обсяг ремонтних робіт, які проводяться при капітальному ремонті вантажного вагону з продовженням (КРП) та при капітальному ремонті (КР) вантажного вагону ідентичні, що було неодноразово підтверджено представниками АТ «Укрзалізниця» та вагоноремонтних заводів. Вартість таких ремонтів для піввагону становить близько 200 – 300 тис. грн, тому проводити такі ремонти раз в 3 роки недоцільно, адже власники парку вагонів будуть змушені витратити на планові та капітальні ремонти значні кошти, які неможливо покрити доходами від вагонів за такий короткий проміжок часу. Тобто, **коли пропонують встановити такий короткий проміжок часу між капітальними ремонтами**, ми маємо розуміти, що, де-факто, **мають на меті зробити продовження строку вагонів економічно недоцільним, а тим самим, позбавити власника вагону можливості отримувати доходи від експлуатації ще технічно придатного вагону**. Тому доцільним є збільшення терміну до 5 років та проведення подовження строку виключно через КР.

Окремо слід відзначити, що умова в Проєкті наказу про обов'язкове подовження строку через КРП має дискримінаційні ознаки, адже такі ремонти можуть виконувати лише спеціалізовані підприємства зі спеціальними дозволами*. На даний момент дозвіл на проведення даного типу робіт мають декілька вагоноремонтних заводів в Україні. В ДЕПО КРП не проводиться через відсутність атестації на такі роботи.

* *КРП мають право проводити лише вагоноремонтні підприємства, що включені (за поданням залізничної адміністрації власника інфраструктури) та по рішення Комісією Ради (м.Москва) в "Перечень вагоноремонтных предприятий, которым предоставлено право проведения КРП по ТУ".*

Зважаючи на вищезазначене, вимога про обов'язкове проведення КРП в Україні позбавлена сенсу, адже ми розуміємо, що за таких умов ніякого продовження не буде відбуватись. По суті, включення в Проект Наказу вимоги про КРП є штучним обмеженням власників ще придатного вагонного парку в частині його використання понад нормативний строк (що законодавство не забороняє і не планує забороняти).

2. Запропоновані в Додатку №1 до Проекту **граничні строки для спеціалізованого рухомого складу викликають значне занепокоєння**. Зокрема, більша частина парку коксовозів після введення в дію Проекту буде знаходитись поза межами граничних строків. Побудова нових типів даного рухомого складу, зважаючи на їх високу ціну та неможливість використання під перевезеннями широкої номенклатури вантажів, є економічно недоцільною. Проте такий парк вагонів є технологічно необхідний для металургійних комбінатів.

3.

Через вимогу п.4. Проекту, згідно з яким забороняється повна експлуатація вагонів-цистерн для перевезення небезпечних вантажів, які не пройшли первинну, проміжну або періодичну перевірку згідно з «Порядком перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів» (на 01.01.2021 р. така перевірка проведена лише у 240 цистерн), взагалі **відбудеться повна зупинка курсування таких вагонів на території України**.

Всі вищеперераховані фактори призведуть до **неможливості експлуатації близько 25 тис. одиниць вагонів усіх типів** через складнощі з узгодженням ТУ.

Слід зауважити, що в Пояснювальній записці до Проекту акцентовано увагу лише на позитивному впливі на вагонобудівну галузь України та зовсім відсутні розрахунки ефекту на усі інші галузі промисловості, зокрема, через значне зростання вартості оренди рухомого складу і, як наслідок, збільшення вартості транспортування продукції національних виробників. А в разі дефіциту рухомого складу (на створення якого, по суті, спрямований Проект Наказу) відсутні розрахунки ефекту щодо зниження темпів виробництва та надходжень до Державного бюджету.

З огляду на все вищевикладене, **просимо Вас, шановний Денисе Анатолійовичу, надати доручення Міністерству інфраструктури України відправити Проект Наказу на доопрацювання**, та в оновленій редакції врахувати наступні суттєві моменти, які вже були узгоджені з учасниками ринку:

- **встановити обмеження граничного строку служби для спеціалізованого рухомого складу**, зокрема, обкотишовозів та коксовозів на рівні 42 років;
- передбачити, що продовження строку служби вантажних вагонів в межах граничних строків служби вантажних вагонів можливо **виключно після КР (капітального ремонту)**, яке проводить вагонобудівне або вагоноремонтне підприємство, та **строком до 5 років**;
- прибрати з Проекту норму про заборону експлуатації цистерн для перевезення небезпечних вантажів в разі відсутності проходження первинної, проміжної або періодичної перевірки згідно з Порядком перевірки цистерн для перевезення небезпечних вантажів, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України, Міністерства внутрішніх справ України від 12 травня 2015 року № 166/550, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 05 червня 2015 року за № 663/27108.

З повагою та сподіванням на Ваше розуміння та підтримку,

Президент



О.Ф.Каленков