

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

Т. в. о. Голови Державної регуляторної
служби України
О.М.МІРОШНІЧЕНКУ

Голові правління
АТ «Укрзалізниця»
В.М.ЖМАКУ

*Щодо недопущення гострого дефіциту вантажних
вагонів, що матиме негативний вплив на економіку України*

Шановний Денисе Анатолійовичу!

Користуючись нагодою, дозвольте від імені багатотисячних колективів гірників, металургів та феросплавників України засвідчити Вам повагу, та звернутися щодо питання обмеження строку експлуатації вантажних вагонів.

Треба зауважити, що ініціативи вагонобудівних компаній щодо обмеження строків експлуатації вагонів з перевищенням нормативного терміну служби та заборона використання іноземних вагонів у внутрішніх перевезеннях в режимі тимчасового ввезення матимуть вкрай негативні наслідки для усієї економіки України. Прямолінійна заборона на продовження наднормативного терміну використання вагонів призведе до списання 89 тис. одиниць вагонів всіх типів, що створить шалений дефіцит на ринку рухомого складу, призведе до суттєвого скорочення промислового виробництва, втрати робочих місць та відрахувань до Державного Бюджету. Тому, в цьому питанні, необхідно проводити розумну та зважену політику, спрямовану на покращення умов ведення бізнесу з дотриманням балансу інтересів учасників ринку, а також економічної та національної безпеки України.

Зазначаємо, що ініціатива впровадження заборони на експлуатацію напіввагонів (більше 1,5 кратного строку (33 роки) призведе до одночасного списання 12,6 тис. одиниць вже у 2021р., а у період 2021-2025рр. загалом буде підлягати списанню 25,4 тис.одиниць. При цьому дефіцит напіввагонів становитиме близько 10,0 тис. одиниць, а, при збільшенні обігу напіввагона хоча б на 1 добу, дефіцит в 2021р. складе близько 16 тис. одиниць. Як наслідок, зазначений дефіцит призведе до зростання ставок на оренду вагонів.

Звертаємо увагу на те, що погіршення показників економічного розвитку, зокрема, у металургійній галузі вже завдало значної шкоди підприємства – **так, за 12 місяців 2019 р. збиток металургів склав 28,4 млрд грн**, а в 2020 р. результати діяльності металургійних підприємств свідчать про подальшу негативну тенденцію у цьому питанні: збиток галузі за I півріччя 2020р. **вже досяг 11,3 млрд грн**. Тому подальше зростання вартості залізничних перевезень (**мінімум на 17% вже у 2021р.**), викликане зменшенням доступного парку вагонів, тільки погіршить ситуацію.

Окрім того, обмеження терміну експлуатації вагонів в поточному, запропонованому вагонобудівниками, варіанті, додатково матиме наступні негативні наслідки:

1. Штучний дефіцит вантажних вагонів в Україні призведе до зриву відвантаження сировини та готової продукції, зменшення обсягів виробництва та експорту, зростання безробіття та подальшого скорочення ВВП.
2. Промислові та аграрні підприємства України замість інвестицій в модернізацію вимушені будуть інвестувати в заміщення старих вагонів новими, що не є для них пріоритетним напрямком інвестицій в умовах кризи від COVID-19 (за оцінками експертів, для заміщення 15,0 тис. вагонів в 2021р. потрібно 21,0 млрд грн).
3. Під удар буде поставлено проект «Великого будівництва», в якому закладено безпрецедентні обсяги дорожнього будівництва - прискорене списання старих вагонів спровокує катастрофічний дефіцит напіввагонів для перевезення щебню.
4. При забороні тимчасового ввезення іноземних вагонів вантажовідправники не зможуть оперативно покривати періодичні дефіцити рухомого складу через сезонне зростання перевезень, адже існують проблеми АТ «Укрзалізниця» з локомотивами або їх забезпечення паливом. Результатом стане падіння виробництва з усіма негативними наслідками для Бюджету, зайнятості та валютних надходжень в Україну.

Ще раз наголошуємо на тому, що ,при розгляді цього питання, необхідно прийняти зважене та економічно прораховане рішення, оскільки неприпустимо мати тимчасове полегшення ситуації для вагонобудівників за рахунок непропорційно високої ціни для вантажовласників та економіки України в цілому.

Пропозиції щодо компромісного вирішення проблеми:

- 1) **Обмеження на продовження строку служби** встановити тільки для універсальних напіввагонів, зерновозів та цистерн (3/4 парку вантажних вагонів) на рівні **1,5 нормативного** терміну їх служби.
- 2) **Не запроваджувати обмеження для спеціалізованих вагонів** (напіввагони для перевезення обкотишів, агломерату та коксу, так звані «обкотишовози» та «коксовози»), а, в разі запровадження таких обмежень для обкотишовозів/ коксовозів, передбачити продовження до 3-кратного терміну їх служби (45 років).
- 3) В жодному разі **не обмежувати використання вагонів з продовженим терміном служби**, рішення по яких буде прийнято до моменту набрання чинності нормативним актом про обмеження строків продовження. Закон не має мати зворотної сили, адже власники вагонів вже проінвестували досить великі кошти у ремонт.

4) Для балансування тимчасових «пікових» потреб (в т.ч., через сезонні піки та періодичні погіршення показників перевезення залізницею) – **не забороняти використання іноземних вагонів у внутрішніх перевезеннях в режимі тимчасового ввезення.**

З огляду на все викладене, задля уникнення штучного дефіциту на ринку вантажних вагонів та його негативного впливу на економіку України, просимо Вас, шановний Денисе Анатолійовичу, надати доручення:

• **Міністерству інфраструктури України - доопрацювати проект Наказу, який передбачає обмеження продовження строку експлуатації залізничних вантажних вагонів, з урахуванням вищенаведених пропозицій;**

• **Міністерству розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України та Державній регуляторній службі України - оцінити негативний вплив на економіку України від обмеження продовження строків експлуатації вагонів з перевищенням нормативного строку служби, та зважити його із потенційними вигодами від обмеження строку продовження строку експлуатації.**

Сподіваємось, що в доопрацьованій редакції проекту Наказу буде врахована позиція всіх учасників ринку, що дозволить забезпечити найкращий результат для економіки України.

З повагою та надією на Ваше розуміння та підтримку,

Президент ОП «Укрметалургпром»



О.Ф.Каленков

Голова Федерації металургів України



С.Л.Біленький

Виконавчий директор Української
асоціації виробників феросплавів та
іншої електрометалургійної продукції



С.Л.Кудрявцев