

**ВСЕУКРАЇНСЬКЕ ОБ'ЄДНАННЯ ОРГАНІЗАЦІЙ РОБОТОДАВЦІВ  
“ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ ПАЛИВНО-ЕНЕРГЕТИЧНОГО КОМПЛЕКСУ  
УКРАЇНИ”**

**(Федерація роботодавців ПЕК України)**

*провулок Приладний, 2-А, м. Київ, 03142,*

*тел./факс: (044) 424-85-14*

*e-mail: frupek@ukr.net*

12.10.2020 р. № 46

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

**Шановний Денисе Анатолійовичу!**

В першу чергу дозвольте від імені колективів паливно-енергетичного комплексу засвідчити Вам повагу та звернутися щодо наступного.

У зв'язку з тим, що вугільна на енергетична галузі є одними з основних користувачів послуг АТ «Укрзалізниця» та забезпечують близько 10% її вантажопотоку, Федерація роботодавців паливно-енергетичного комплексу України просить Вашого сприяння щодо забезпечення вугільної галузі достатньою кількістю залізничних вагонів для перевезення вугільної продукції залізницею.

08.10.2020 року Міністерство інфраструктури України опублікувало проект Наказу «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті». Цей документ став результатом ініціативи низки вагонобудівних підприємств щодо скорочення в Україні вагонного парку шляхом заборони продовження терміну використання вагонів з строком експлуатації, що перевищує нормативний.

Згідно з проектом Наказу, обмеження пропонуються застосувати в тому числі і до напіввагонів - найбільш масового виду парку, в якому перевозиться практично увесь обсяг вугільної продукції. Зокрема, пропонується заборонити продовжувати термін експлуатації напіввагонів старше 33 років (1,5 нормативних терміни служби) з поступовим зменшенням граничного терміну служби з 33 років до 22 в період 2021-2029 років, окрім вагонів, для яких термін на даний момент вже продовжено.

Федерація відзначає значний рівень зношеності вагонного парку та підтримує ініціативу щодо його оновлення. Разом з тим, ми вважаємо неприпустимим прискорене оновлення вагонного парку в інтересах окремих вагонобудівних підприємств. На нашу думку, воно має відбуватись природним шляхом - через поступове вибуття вагонів незадовільного технічного стану, зокрема старше 1,5-ного нормативного терміну служби або у випадку напіввагонів - 33 років.

Так, Федерація вважає необґрунтованим введення запропонованих в проекті Наказу обмежень, зважаючи на наступне.

- *Обмеження, що пропонуються в проекті Наказу, у разі їх запровадження становлять загрозу для стабільної роботи енергосистеми. Для безперебійної роботи енергосистеми та вугільних підприємств з урахуванням збагачення необхідно забезпечувати стабільне відвантаження*

26-30 млн тон вугілля, а при скороченні кількості вагонів 10-12% поставок опиняться під ризиком. Зокрема, за оцінками експертів, обмеження призведуть до зменшення кількості напіввагонів на 8-10 тис одиниць або 14% наявного робочого парку в момент введення обмеження, а також ще на 18 тис. (30% парку) в період 2022-2025 років. З урахуванням потреби вугільної галузі в вагонах на рівні 18-19 тис напіввагонів, очікувана нестача вагонів у разі ухвалення запропонованого рішення складе 3-4 тис напіввагонів.

- Зниження обсягів перевезень залізницею через нестачу парку призведе не лише до зростання цін на вагони, а й стимулюватиме зростання державно регульованих тарифів АТ «Укрзалізниця» для покриття її витрат на утримання залізничної інфраструктури в умовах скорочення доходів від перевезень та необхідності збільшення інвестицій в оновлення вагонного парку. Це також підвищить собівартість вугільної продукції та погіршить її конкурентоспроможність на внутрішньому ринку в порівнянні з альтернативними видами палива.
- Дефіцит вагонів та необхідність фінансування будівництва нових вагонів призведуть до збільшення вартості залучення вагонів під перевезення вугілля – як вагонів власності АТ «Укрзалізниця», так і вагонів приватних власників. Це спричинить зростання цін на вагони принаймні в 2 рази (з \$20 до \$40) та відповідне підвищення вартості транспортування вугілля на мінімум 50-60 грн за тону, або +25% від поточної вартості. Розрахункове додаткове тарифне навантаження на галузь складе 2,5-3 млрд грн, що критично погіршить фінансову стійкість всіх без винятку підприємств паливно-енергетичного сектору, які й так в 2019-2020 роках знаходяться в стані затяжної кризи.
- Окремою проблемою є тенденція до збільшення обсягів списання вагонів, а отже і витрат на їх заміщення, у 5 річній перспективі за рахунок каскадного зменшення граничного віку напіввагонів. Так, проектом Наказу передбачається щорічно в період з 2021 по 2029 роки знижувати граничний термін придатності вагонів з 33 до 22 років. В умовах щорічного скорочення попиту на вугільну продукцію та доходів вуглевидобувних підприємств інвестування в непрофільну діяльність з закупки вагонів на рівні 4,5 млрд грн на рік (закупка 2-3 тис вагонів), за оцінками експертів, є проблематичним. Більшість підприємств галузі не зможуть дозволити собі такі витрати, що змусить їх зупинити свою діяльність.

Отже, запропоновані проектом Наказу рішення тимчасово покращать становище вагонобудівників за рахунок непропорційно високої ціни для вантажовласників та економіки країни в цілому.

Таким чином, Федерація закликає до необхідності проведення зваженої політики щодо обмеження строків експлуатації вагонів, адже надмірне скорочення парку напіввагонів, яке відбудеться відповідно до проекту Наказу Мінінфраструктури, суттєво погіршить стан вугільних підприємств, обмеживши можливості збуту та доставки їх продукції.

Враховуючи викладене, а також зважаючи на складну економічну ситуацію в країні та безпрецедентну кризу в паливно-енергетичному секторі, Федерація

роботодавців паливно-енергетичного комплексу України просить Вас, Денисе Анатолійовичу надати доручення:

- Міністерству інфраструктури України доопрацювати проект Наказу «Про затвердження Порядку встановлення заборони експлуатації вантажних вагонів на залізничному транспорті», розглянувши при цьому пропозицію Федерації щодо встановлення заборони продовження термінів експлуатації напіввагонів виключно старше 33 років, в тому числі в період після 2021 року, та не обмежувати при цьому експлуатацію напіввагонів з уже продовженим терміном служби;
- Міністерству розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України та Державній регуляторній службі України проаналізувати ситуацію та віднайти альтернативні шляхи фінансування оновлення парку напіввагонів старше 33 років для зниження фінансового навантаження на підприємства паливно-енергетичного комплексу України, зважаючи на його кризовий стан.

З повагою

Голова Федерації роботодавців  
ПЕК України



А. Татаринів