



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

88/2021

Изменения в транспортной политике Украины – правительство планирует ввести ограничения срока эксплуатации грузовых вагонов

Украинские вагоностроители поддержали инициативу Министерства развития экономики, торговли и сельского хозяйства и ряда других органов исполнительной власти о введении ограничений сроков эксплуатации определенных типов вагонов.

Оценка остаточного ресурса железнодорожных грузовых вагонов для возможности продолжения их срока службы осуществляется в соответствии с «Положением о продлении срока службы грузовых вагонов, курсирующих в межгосударственном сообщении» (утверждено 14.05.2010 Советом железнодорожного транспорта стран СНГ) и «Положением о продлении срока службы грузовых вагонов «Укрзализныци» (утверждено приказом ГАЖТУ «Укрзализныця» от 21.05.2015 № 148-Ц/шт).

Первый нормативный документ распространяется на все железные дороги стран СНГ, Балтии и Грузии и дает возможность продления срока службы в 2 раза от первоначально установленного производителем. Грузовые вагоны, с продленным сроком службы могут курсировать по всем железным дорогам СНГ, но с определенными ограничениями по российским железным дорогам, что способствует реализации или передачи в аренду резидентам других стран СНГ российских грузовых вагонов с истекшим установленным сроком службы. Импорт и временное использование грузовых вагонов на украинских железных дорогах привели к негативным последствиям для отрасли вагоностроения, практически остановив ее из-за неконкурентоспособных цены на новые вагоны. Второй нормативный документ фактически дублирует требования первого, исключая возможности

продления срока службы грузовых вагонов с достаточным остаточным ресурсом более чем в 2 раза. АО «Укрзалізниця» выступает за ограничение сроков эксплуатации вагонов на уровне 1,5 от установленных заводом-производителем.

В письме вагоностроителей в Минэкономики говорится, что дальнейшая эксплуатация устаревших грузовых вагонов также разрушает инфраструктуру, ремонт и восстановление которой происходит за государственный счет. Эксплуатация устаревшего парка вагонов несет в себе и ежедневные техногенные риски, в т.ч. в пассажирских перевозках, которые осуществляются по тем же самым путям.

В вагоностроительной отрасли Украины за последние 9 лет количество работающих предприятий сократилось более чем в 3,5 раза (до 5 в декабре 2020 г.), количество рабочих мест сократилось в 2,5 раза, экспорт грузовых вагонов – в 53 раза. Сейчас работают 30 государственных вагоноремонтных предприятий и 9 частных. В случае отказа вагоноремонтных предприятий (в частности государственных) от ремонта вагонов с проблемным техническим состоянием, всегда есть предложения на такие ремонты от частных предприятий. Часто имеет место нарушение технологии ремонта грузового вагона и несоблюдение нормативных параметров вагона при выпуске его из ремонта. По состоянию на 01.09.2020 г. из имеющихся 173,8 тыс. грузовых вагонов – 72,5% (126 тыс.) эксплуатируются с истекшим нормативным сроком эксплуатации. По итогам анализа неплановых ремонтов 2019 г. из общего количества 271,5 тыс. проведенных ремонтов – 84% (227,9 тыс.) состоялось из-за неисправности рам и кузовов. Изношенные вагоны требуют неплановых ремонтов практически после каждого выгрузки или загрузки.

Исправить такую ситуацию возможно благодаря государственному регулированию эксплуатации грузовых вагонов. В его основе – введение ограничений по срокам эксплуатации определенных типов вагонов, в том числе полувагонов и зерновозов.

Эксперты Минэкономики разработали современную модель рынка грузовых вагонов для прогнозирования тенденций рынка при вводе ограничений. Она показывает, что дефицита подвижного состава по полувагонам и зерновозам в 2021 г. не произойдет, зато нововведения будут стимулировать спрос на заказ новых вагонов у украинских производителей.

Согласно проекту, эксплуатация вагона запрещается, в частности, если вагон, введенный в эксплуатацию после 31 декабря 2022 г., не прошел обязательной оценки соответствия требованиям Техрегламента безопасности подвижного состава железнодорожного транспорта.

Запрещается эксплуатация в нагруженном состоянии грузовых вагонов, срок службы которых превысил предельный срок (установленный документом), кроме грузовых вагонов, срок службы которых был продлен до вступления в силу этого Порядка.

Для крытых вагонов, предельный срок службы установлен (в зависимости от перевозимого груза) в пределах от 33 лет (для перевозки тех. углеродов) до 64 лет (для транспортировки бумаги, холоднокатаной стали), для зерновозов – 45 лет. Срок эксплуатации универсальных полувагонов ограничивается 33-ю годами, для перевозки кокса – 30 лет, для окатышей и конгломерата – 38 лет, думпкаров – 44 года.

Предлагаемый предельный срок эксплуатации транспортеров – 70 лет, рефрижераторов – 50 лет, цистерн – от 26 до 80 лет.

Подробная информация по предельным срокам эксплуатации грузовых вагонов представлена в таблице 1.

Таблица 1

Предлагаемые ограничения срока эксплуатации грузовых вагонов

Тип грузового вагона	Предельный срок эксплуатации, лет
Крытые	
– универсальные, построенные до 1985 г., включая вагоны с теплоизоляцией, для перевозки апатитового концентрата и апатита, гранулированной сажи и серы	36
– универсальные, построенные после 1985 г., включая вагоны с теплоизоляцией	48
– для перевозки минеральных удобрений и сырья минеральных удобрений, цемента	40
– для перевозки автомобилей, муки	60
– для перевозки скота, гранулированных полимеров	45
– для перевозки бумаги, холоднокатаной стали	64
– для перевозки технического углерода	33
– для рефрижераторного подвижного состава	50
– для перевозки зерна	45 - 30
Платформы	
– универсальные, для перевозки большегрузных контейнеров, рулонной и листовой стали, заготовок, колес, колесных пар, крупнотоннажных контейнеров и колесной техники, леса в хлыстах	64
– двухъярусные для перевозки автомобилей	60
– для перевозки лесоматериалов	50
– контейнеровозы, переоборудованные из полувагонов	33
– контейнеровозы, переоборудованные из крытых вагонов	48
Полувагоны	
– для перевозки окатышей и агломерата	38
– для перевозки битума	45
– для перевозки кокса	30
– для перевозки сыпучих металлургических грузов	36

Тип грузового вагона	Предельный срок эксплуатации, лет
– для перевозки технологической щепы, торфа, думпкары	44
– для перевозки глинозема с разгрузочными бункерами, хоперы-дозаторы	50
– универсальные	33 - 22
Цистерны	
– нефтебензиновые, нефтебензиновые 8-ми осные, для перевозки вязких нефтепродуктов, метанола и тяжелых порошкообразных грузов	48
– 4-х или 8-ми осные для перевозки кислоты, хлора, этиловой жидкости, ацетальдегида, винилхлорида, пентана, желтого фосфора, кальцинированной соды, поливинилхлорида, капролактама, жидкого пека, ядохимикатов, бензола	36
– для перевозки меланжа	26
– для перевозки спиртов и пищевых продуктов	60
– для перевозки пропана, аммиака, углеводородных газов	80
– для перевозки цемента	42
Рефрижераторы	50
Транспортеры всех типов	70

С целью защиты украинского вагоностроения и рынка перевозок от экспансии иностранных грузовых вагонов, способы государственного регулирования требуют увеличения импортных пошлин и установления квот на импорт грузовых вагонов или полного запрета их импорта.

По расчетам, негативное влияние инициативы на импортеров вагонов и уменьшение поступлений от таможенных платежей компенсируется мультипликационным эффектом от поддержки имеющихся и увеличение количества новых рабочих мест на вагоностроительных и вагоноремонтных предприятиях, а рост объемов украинского промышленного производства в сфере вагоностроения и их составных частей увеличит поступления в бюджет страны. Кроме того, это положительно отразится на безопасности движения поездов по железнодорожной сети страны.

*Источники: сайт Министерства инфраструктуры Украины, mtgov.ua;
сайт Министерства развития экономики, торговли и сельского хозяйства Украины, www.me.gov.ua;
railinsider.com.ua, 28.01.2021*