

«Отцепки вагонов без подтверждения неисправностей: кто должен платить?»

На украинской железной дороге все чаще возникают ситуации, когда грузовые вагоны отцепляются от составов по сигналам автоматических систем контроля или решениям работников ПТО. Формально это делается из соображений безопасности, но при дальнейшем вскрытии буксовых узлов в депо никаких реальных неисправностей не обнаруживается. Для владельца это означает прямые финансовые потери: выставленные счета за ремонт, простои вагонов без движения, сорванные сроки снабжения и, как следствие, конфликты с клиентами. Если перевозки проходят под таможенным контролем, то прилагаются еще и штрафы за нарушение сроков.

Это новая проблема. Еще несколько лет назад такие случаи были единичными. Владельцы получали четкое информирование, акты с результатами осмотра, а отцепки без подтвержденной неисправности случались редко. Сегодня ситуация другая – вагоны массово снимаются с рейсов без объяснений, без документов, а ответственность полностью переводится на бизнес.

Что изменилось? Почему сейчас? Не связано ли это с обновлением программного обеспечения и установкой новых чипов в системах контроля нагрева? Эти приборы стали срабатывать гораздо чаще – даже при незначительном повышении температуры, которое укладывается в допустимые пределы. Но проверял ли кто эти системы на чувствительность, точность и соответствие условиям эксплуатации в украинских реалиях? Этот вопрос остается открытым.

Автоматические приборы, например АСДК-Б или КТСМ-01Д, фиксируют повышение температуры в буксовом узле и подают сигнал «Тревога 2». Согласно инструкции ЦВ-ЦШ-0058, локомотивная бригада и работники технического обслуживания обязаны рассмотреть целесообразность дальнейшего движения вагона. В инструкции прямо указано: при принятии решения должны быть учтены условия эксплуатации – температура окружающей среды, скорость движения, степень нагрузки и т.д.

Однако на практике этого не происходит. Работники ПТО часто игнорируют требования инструкции и слепо руководствуются одним только фактом фиксации сигнала прибором. Они не берут на себя ответственность за оценку технического состояния, потому что понимают: в случае дальнейшей неисправности или жалобы по ним могут удержать средства из и так мизерной зарплаты. Поэтому проще и безопаснее отцепить вагон даже без реального обоснования. Такое поведение не их вина, а следствие отсутствия четкого механизма ответственности и риск-менеджмента.

"УЗ Вагон-сервис" (далее УЗВС) официально признает, что так называемый "технологический нагрев" является нормальным явлением после ремонта. Но, несмотря на это, вагоны все равно отцепляют, ремонты оформляют как эксплуатационные, а счета выставляют владельцу. Большинство таких случаев не сопровождаются составлением каких-либо актов. По имеющейся статистике, только около 10% случаев завершаются актом-рекламацией ВУ-41. Остальные без проверки, без независимой оценки, без документального оформления.

Особенно острой есть проблема невыдачи акта ВУ-41. Согласно инструкциям ЦВ-0043 и ЦВ-0143, в случае отцепки вагона этот акт обязателен. Именно он подтверждает наличие или отсутствие неисправности. Если акт не составлен, владелец фактически лишен возможности доказать свою правоту и требовать компенсацию. Отсутствие ВУ-41 означает, что техническая причина не доказана, а значит, и выставленные расходы не имеют правовых оснований.

Компенсационный механизм для таких ситуаций сегодня не существует. Если УЗВС не признает случай как технологический, владельцу остается только один путь через суд. Иными словами, любая ошибка или перестрахование ПТО автоматически ложится на плечи бизнеса, не имеющего никаких инструментов защиты в досудебном порядке.

Компания «ЕУ-Транс» системно реагирует на такие случаи. Мы направляем запросы о каждом отцеплении, требуем выдать полный пакет документов, включая ВУ-41, акты осмотра, объяснения со стороны ПТО и ремонтных предприятий. Мы обращаемся в депо, станции, службы ЦД, а также в центральный офис «Укрзалізничці». Кроме того, компания поддерживает коммуникацию с Радой бизнес-омбудсмена, который уже направлял свои замечания в УЗВС по поводу условий нового договора для владельцев вагонов. Его доработанная версия ожидается в октябре.

Мы считаем: если вагон отцеплен без подтвержденной неисправности, расходы не должны ложиться на владельца. Если нет ВУ-41 — нет оснований для начисления ремонта. Если отсутствует компенсационный механизм, он должен быть создан. Иначе каждое подобное отцепление — это не забота о безопасности, а давление на бизнес, подрывающее доверие отрасли. Если Украина интегрируется в европейское железнодорожное пространство, то правила должны быть соответствующие: прозрачная диагностика, право собственника на участие в расследовании и возможность обжаловать решение ПТО в рамках административной процедуры, а не только в суде.

Мы понимаем финансовые трудности Укрзалізничці в условиях войны, однако считаем, что ключевым является повышение организационной надежности работы компании. Речь идет о лучшем взаимодействии подразделений, четком распределении ответственности, определении контактных лиц и прозрачном порядке принятия решений. Предлагаем сосредоточиться на качестве услуг вагоноремонтных депо: обеспечить контроль за ремонтом, оптимизировать поставки комплектующих и повысить уровень сервиса. Ведь несмотря на мощную сеть депо на главных грузовых направлениях, из-за более низкого качества и более длительных сроков выполнения работ по сравнению с частными заводами, клиенты обращаются в УЗ в основном только в крайнем случае.

"ЕУ-Транс" работает в интересах бизнеса и защищает своих партнеров. Мы продолжим отстаивать справедливые условия – четко, аргументированно и публично.

© ООО «ЕУ-Транс»