

«Відчеплення вагонів без підтвердження несправностей: хто повинен платити?»

На українській залізниці все частіше виникають ситуації, коли вантажні вагони відчіпляються від составів за сигналами автоматичних систем контролю або рішеннями працівників ПТО. Формально це робиться з міркувань безпеки, але під час подальшого розкриття буксових вузлів у депо жодних реальних несправностей не виявляється. Для власника це означає прямі фінансові втрати: виставлені рахунки за ремонт, простої вагонів без руху, зірвані терміни постачання та, як наслідок, конфлікти з клієнтами. Якщо перевезення відбуваються під митним контролем, то додаються ще й штрафи за порушення строків.

Це нова проблема. Ще кілька років тому такі випадки були поодинокими. Власники отримували чітке інформування, акти з результатами огляду, а відчеплення без підтвердженої несправності траплялися рідко. Сьогодні ситуація інша — вагони масово знімаються з рейсів без пояснень, без документів, а відповідальність повністю перекладається на бізнес.

Що змінилося? Чому саме зараз? Чи не пов'язано це з оновленням програмного забезпечення і встановленням нових чипів у системах контролю нагріву? Ці прилади стали спрацьовувати значно частіше — навіть при незначному підвищенні температури, яке вкладається у допустимі межі. Та чи перевіряв хтось ці системи на чутливість, точність та відповідність умовам експлуатації в українських реаліях? Це питання залишається відкритим.

Автоматичні прилади, як-от АСДК-Б або КТСМ-01Д, фіксують підвищення температури в буксовому вузлі та подають сигнал «Тривога 2». Відповідно до інструкції ЦВ-ЦШ-0058, локомотивна бригада та працівники технічного обслуговування зобов'язані розглянути питання доцільності подальшого руху вагона. В інструкції прямо зазначено: при прийнятті рішення мають бути враховані умови експлуатації — температура довкілля, швидкість руху, ступінь навантаження тощо.

Проте на практиці цього не відбувається. Працівники ПТО часто ігнорують вимоги інструкції і сліпо керуються самим лише фактом фіксації сигналу приладом. Вони не беруть на себе відповідальність за оцінку технічного стану, бо розуміють: у разі подальшої несправності або скарги з них можуть утримати кошти з і так мізерної зарплати. Тому простіше і безпечніше відчепити вагон — навіть без реального обґрунтування. Така поведінка — не їх вина, а наслідок відсутності чіткого механізму відповідальності та ризик-менеджменту.

"УЗ Вагон-сервіс" (далі УЗВС) офіційно визнає, що так званий «технологічний нагрів» є нормальним явищем після ремонту. Але попри це, вагони все одно відчіпляють, ремонти оформлюють як експлуатаційні, а рахунки виставляють власнику. Більшість таких випадків не супроводжуються складанням жодних актів. За наявною статистикою, лише близько 10% випадків завершуються актом-рекламацією ВУ-41. Решта — без перевірки, без незалежної оцінки, без документального оформлення.

Особливо гострою є проблема невидачі акту ВУ-41. Згідно з інструкціями ЦВ-0043 та ЦВ-0143, у разі відчеплення вагона цей акт є обов'язковим. Саме він підтверджує наявність або відсутність несправності. Якщо акт не складено — власник фактично позбавлений можливості

довести свою правоту та вимагати компенсацію. Відсутність ВУ-41 означає, що технічна причина не доведена, а отже — і виставлені витрати не мають правових підстав.

Компенсаційного механізму для таких ситуацій сьогодні не існує. Якщо УЗВС не визнає випадок як технологічний, власнику залишається лише один шлях — через суд. Інакше кажучи, будь-яка помилка або перестраховування ПТО автоматично лягає на плечі бізнесу, який не має жодних інструментів захисту в досудовому порядку.

Компанія «ЕУ-Транс» системно реагує на такі випадки. Ми направляємо запити про кожне відчеплення, вимагаємо видати повний пакет документів, включно з ВУ-41, актами огляду, поясненнями з боку ПТО та ремонтних підприємств. Ми звертаємося до депо, станцій, служб ЦД, а також до центрального офісу «Укрзалізниці». Крім того, компанія підтримує комунікацію з Радою бізнес-омбудсмена, яка вже направляла свої зауваження до УЗВС з приводу умов нового договору для власників вагонів. Його доопрацьована версія очікується у жовтні.

Ми вважаємо: якщо вагон відчеплено без підтвердженої несправності — витрати не повинні покладатися на власника. Якщо немає ВУ-41 — немає й підстав для нарахування ремонту. Якщо відсутній компенсаційний механізм — він має бути створений. Інакше кожне подібне відчеплення — це не турбота про безпеку, а тиск на бізнес, що підриває довіру до галузі. Якщо Україна інтегрується до європейського залізничного простору, то правила мають бути відповідні: прозора діагностика, право власника на участь у розслідуванні, та можливість оскаржити рішення ПТО в межах адміністративної процедури, а не тільки в суді.

Ми розуміємо фінансові труднощі Укрзалізниці в умовах війни, однак вважаємо, що ключовим є підвищення організаційної надійності роботи компанії. Йдеться про кращу взаємодію підрозділів, чіткий розподіл відповідальності, визначення контактних осіб та прозорий порядок прийняття рішень. Пропонуємо зосередитись на якості послуг вагоноремонтних депо: забезпечити контроль за ремонтом, оптимізувати постачання комплектуючих та підвищити рівень сервісу. Адже, попри потужну мережу депо на головних вантажних напрямках, через нижчу якість і триваліші строки виконання робіт у порівнянні з приватними заводами, клієнти звертаються до УЗ здебільшого лише у крайньому випадку.

«ЕУ-Транс» працює в інтересах бізнесу і захищає своїх партнерів. Ми продовжимо відстоювати справедливі умови — чітко, аргументовано і публічно.

© ТОВ «ЕУ-Транс»