

Списання вагонів за віком це російська модель: бізнес звернувся до уряду

13:18 20.05.2026 Ср

3 хв

Бізнес закликав скасувати норму про списання вагонів за віком, оскільки це російська модель підтримки виробників


 СЕРГІЙ НОВІКОВ


Бізнес закликав скасувати норму про списання вагонів за віком (фото: facebook.com/Ukrzaliznytsia)

Не витрачай час на шум! Читай тільки суть з РБК-Україна у Google

Норма про граничний строк експлуатації вантажних вагонів, яка міститься у наказі Міністерства інфраструктури №647, була запозичена з російської практики. В Україні така модель загрожує дефіцитом рухомого складу й зростанням логістичних витрат для української економіки.

Як пише РБК-Україна, про це заявив президент об'єднання підприємств "Укрметалургпром" Олександр Каленков під час пресконференції в агентстві "Інтерфакс-Україна", присвяченій проблемі списання вагонів за віком.

Читайте також: [Оновлення парку чи нові ризики: експерт дав оцінку наказу про списання вагонів за віком](#)

За словами Каленкова, наказ №647 був ухвалений у листопаді 2021 року, і повністю списаний з російської моделі.

"Це було використано тільки в одній країні, російській федерації, для підтримки "Уралвагонзаводу", який виробляє не лише вагони, але й танки", - пояснив Каленков.

Він наголосив, що у більшості розвинених країн рішення про подальшу експлуатацію вагонів ухвалюють на основі їхнього технічного стану, а не календарного віку.

"Єдиний, хто виграє від зміщення фокусу з якості вагона на формальний строк експлуатації - це ті, хто зацікавлений у списанні вагонів, які ще придатні до роботи. Це або виробники, або ті, хто вже обновив вагонний парк", - зазначив він.

Каленков підкреслив, що витрати на оновлення вагонного парку в будь-якому разі будуть перекладені на вантажовідправників, а зрештою - на кінцевих споживачів, через зростання вартості продукції та логістики.

Він також нагадав, що дія норми про граничний строк експлуатації наразі призупинена на період воєнного стану, але після його завершення проблема може різко загостритися.

За оцінками "Укрзалізниці", після відновлення дії норми доведеться списати до 68 тисяч вагонів, із яких близько 28 тисяч - це вагони робочого парку, які можуть ще щонайменше п'ять років працювати після технічних перевірок та ремонтів.

"Ми будемо мати дефіцит вагонів. Ми оцінюємо його щонайменше у 24-25 тисяч вагонів до 2031 року", - заявив Каленков.

Він наголосив, що в умовах війни українські підприємства працюють у режимі виживання, зазнають мільярдних збитків та не мають можливості інвестувати у масове оновлення вагонного парку.

Окремо Каленков звернув увагу на майбутню потребу у збільшенні перевезень після завершення війни та початку відбудови України. За його словами, саме залізниця залишатиметься основою внутрішньої логістики країни, адже понад 60% вантажів в Україні традиційно перевозяться залізничним транспортом.

На його думку, Україні варто перейти до моделі, яка діє у країнах ЄС, Канаді та США, де головним критерієм є технічний стан кожного вагона та прозора система діагностики й контролю.

"Я хотів би, щоб зараз почала діяти нормальна процедура верифікації кожного вагона за його якістю, а не за віком", - підсумував Каленков.

Що цьому передувало

Раніше [Європейська Бізнес Асоціація також звернулася до Міністерства розвитку](#) з закликом змінити правила ремонту вантажних вагонів та переглянути підхід до їх списання за віком. Бізнес наполягає, що ключовим критерієм має бути технічний стан вагонів, а не формальний строк експлуатації.

Нагадаємо, [Верховний Суд залишив чинним наказ про обмеження строків експлуатації](#) вантажних вагонів. Рішення від 25 лютого 2026 року підтримало позицію влади, попри застереження бізнесу про неминучий дефіцит парку та загрозу для логістики.

Не пропустіть головне! Підпишіться на наші оновлення в Google!

Або читайте нас там, де вам зручно!



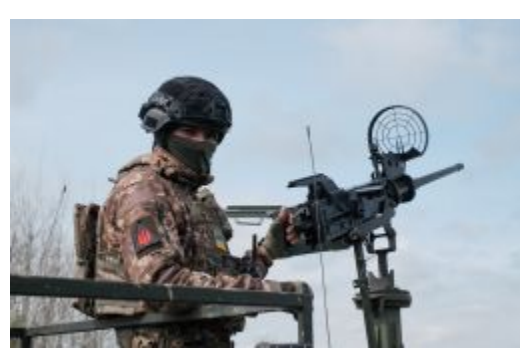
Більше по темі:

[Укрзалізниця](#)

Реклама

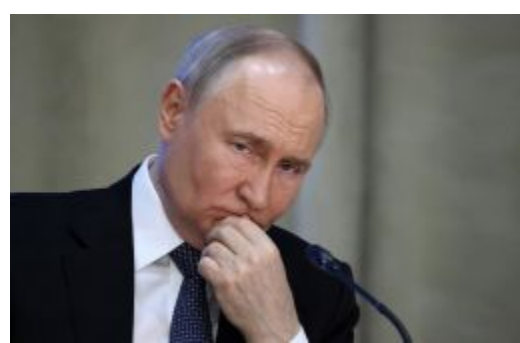
Ad

НОВИНИ



Летіли дрони та балістика, понад 20 прильотів: як ППО відпрацювала по цілях РФ

АНАЛІТИКА



Юрій Доцатов
спеціальний кореспондент

Кремль опинився в пастці: чому нафтова криза не врятує економіку Росії

Реклама

Ad

НОВИНИ

Новини України
Війна в Україні
Економіка
Світ
Надзвичайні події

ПОЛІТИКА

Рекдаційна політика і стандарти
Як стати нашим автором
Правила користування
Правова інформація
Політика конфіденційності
Контакти
Команда
Вакансії в РБК-Україна

БІЗНЕС

Економіка
Фінанси
Авто
Tech
Енергетика
Біла економіка

АНАЛІТИКА

Статті
Інтер'ю
Точка зору

ЖИТТЯ

Гроші
Зміни
Освіта
Суспільство

РОЗВАГИ

Шоу бізнес
Поради
Гороскопи
Свята
Цікаве
Спорт

LIFESTYLE

Психологія
Їжа
Подорожі
Здорове життя
Мода та краса

Про компанію

Розмістити рекламу

Рекдаційна політика і стандарти
Як стати нашим автором
Правила користування
Правова інформація
Політика конфіденційності
Контакти
Команда
Вакансії в РБК-Україна



Інформаційний портал «РБК-Україна» має тримовну версію (українську, російську та англійську), головна сторінка порталу - <https://www.rbc.ua>. Фотографії, зображення належать їх правовласникам. Всі фотографії на Порталі, авторами яких є журналісти «РБК-Україна», розміщені на умовах ліцензії Creative Commons Attribution 4.0 International. Редакція «РБК-Україна» може не поділяти точку зору авторів. Оціночні судження не підлягають спростуванню та доведеною їх правдивості. За достовірність та зміст реклами відповідальність несе рекламодавець. Матеріали, позначені плашкою: «Прес-реліз», «Спецпроект», «Партнерський матеріал», «Промо», «Благодійність», «Резонанс» розміщуються на правах реклами і призначені, як правило, для осіб, які досягли 21-річного віку. «Новини компанії» - це інформаційний формат, що охоплює новини, події та оголошення, пов'язані з діяльністю компанії, базуються на пресрелізах, які випускають самі компанії. І за які редакція не несе відповідальність. Онлайн-медіа «РБК-Україна» призначене для осіб віком від 21 року.