



Рынок комплектующих и ремонт подвижного состава

09 июня 2015 г., Москва

Перспективы развития рынка вагонного ремонта в текущих экономических условиях

Зобов Георгий Михайлович

Ведущий эксперт-аналитик департамента исследований железнодорожного транспорта

Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru



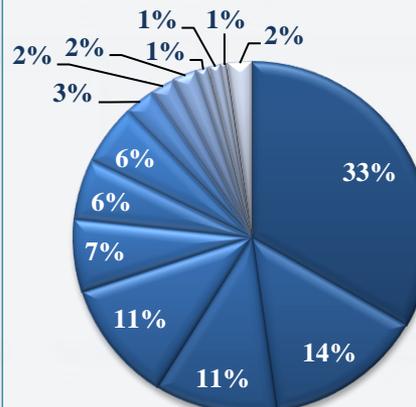
Сфера грузового вагоностроения России



Ярославский вагоноремонтный завод
"РЕМПУТЬМАШ"

Более **25** вагоностроительных предприятий, **37 тыс.** человек

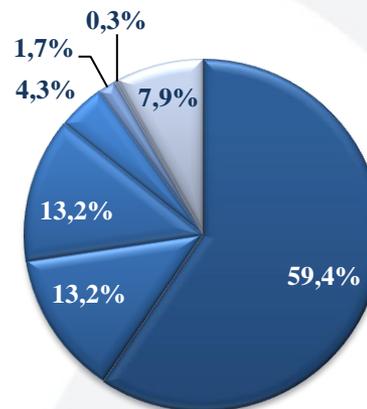
Производственные мощности предприятий



Ежегодная мощность около **90 тыс. грузовых вагонов**

- УВЗ
- НКВЗ
- ОБЗ
- ТВСЗ
- БМЗ
- ЯВРЗ
- Алтайвагон
- РВРЗ
- Вагонмаш
- Рузхиммаш
- АЗТМ
- Прочие
- Промтрактор
- Трансмаш

Структура производства вагонов

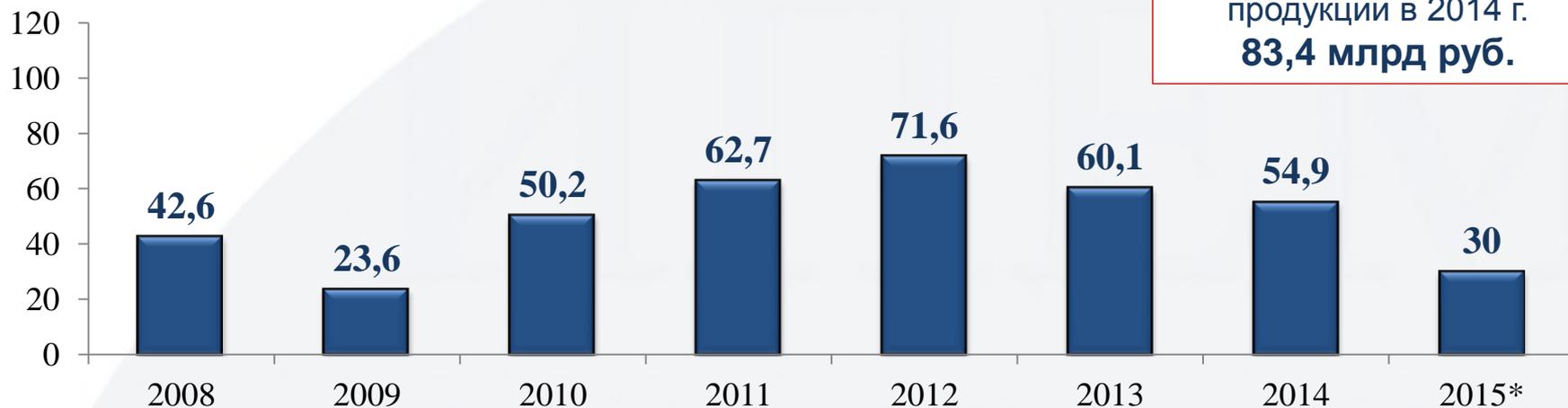


В 2014 г. объём производства составил **54,9 тыс. ваг.**

- Полувагоны
- Хопперы
- Цистерны
- Думпкары
- Платформы
- Прочие
- Бункеры



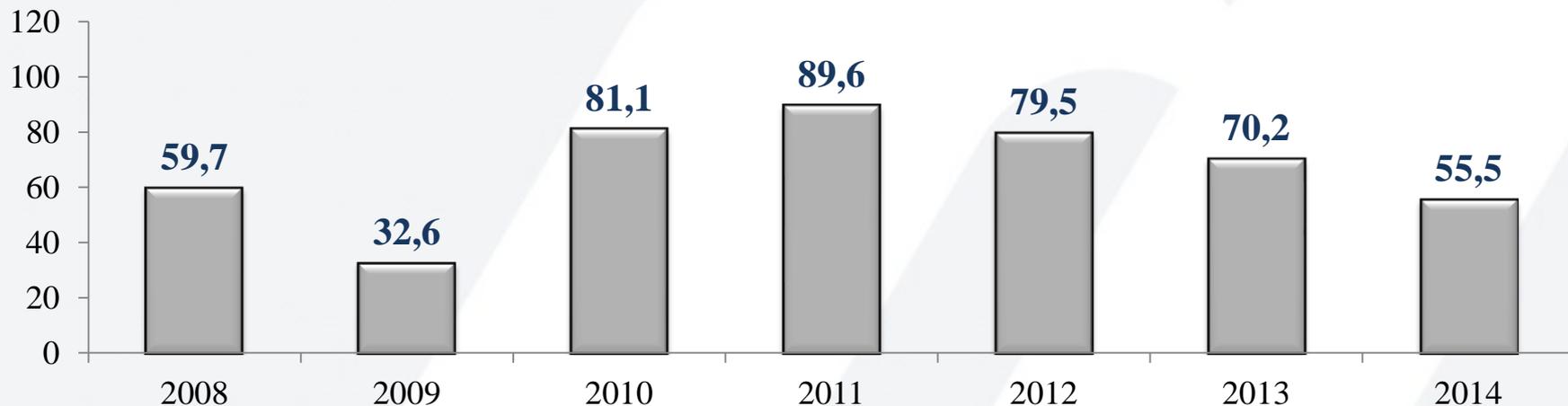
Производство грузовых вагонов



Стоимость отгруженной продукции в 2014 г.
83,4 млрд руб.

*Экспертная оценка ИПЕМ

Приобретение грузовых вагонов





За 5 месяцев 2015 года по отношению к аналогичному периоду прошлого года

Погрузка

снижение



1,5%

Грузооборот

снижение



0,9 %

**Производство
грузовых вагонов**

снижение

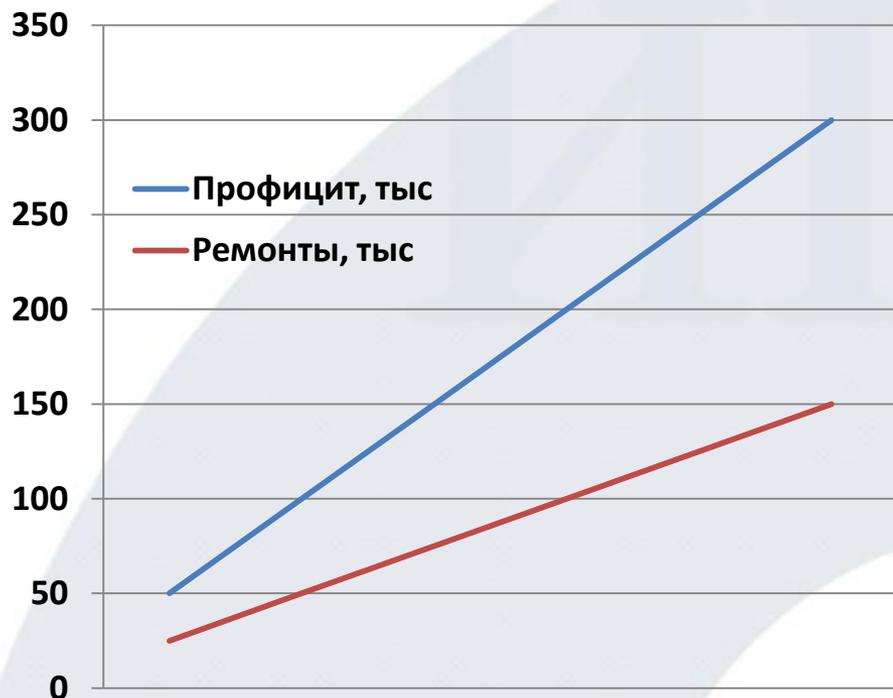


62 %

Снижение потребности в ремонтах грузового подвижного состава



Зависимость ремонтов от профицита парка



1 217 тыс. ваг.
общий парк грузовых вагонов

300 тыс. ваг.
за пределом срока службы

290 тыс. ваг.
профицит парка



Объем рынка капитальных ремонтов полувагонов в 2015 году составит 19,8 тыс. вагонов, против 6,9 тыс. в 2014 году за счет достижения парка возраста 11 лет



Изменение операторской ставки 2006-2014

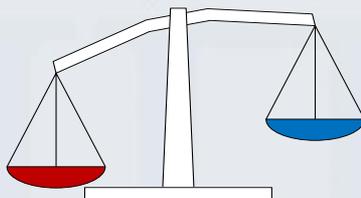


+30% в 2015 году

Ежегодный рост числа инновационных вагонов на сети с увеличенными интервалами межремонтных пробегов



Инновационный полувагон



Полувагон старой конструкции



- Периодичность КР – **11 лет**;
- Периодичность ДР, лет/тыс. км пробега:
 - после постройки – **4/500**;
 - после ДР – **2/250**;
 - после КР – **4/500**;
- Средняя частота отцепок в ТОР на 100 тыс. км – **0,39**

- Периодичность КР – **11 лет**;
- Периодичность ДР, лет/тыс. км пробега:
 - после постройки – **3/210**;
 - после ДР – **2/160**;
 - после КР – **2/160**;
- Средняя частота отцепок в ТОР на 100 тыс. км – **1,44**

Замена 50% парка грузовых вагонов России на инновационный подвижной состав приведёт к:

- ✓ сокращению деп/ремонтов на **16,6%** - персонала не менее **12 тыс. чел.**
- ✓ сокращению отцепок в ТОР на **36,5%**

За период 2011-2014 гг.:
спрос на ремонты снизился на 13%, предложение выросло на 8%



Продление срока службы вагонов



Сохранение продления сроков службы грузовых вагонов

- Наличие грузовой базы
- Сертификация 50-80 ремонтных предприятий для проведения процедуры продления с модернизацией
- Уменьшение объемов ДР и КРМ, сохранение профицита грузовых вагонов на сети



Отмена продления срока службы грузовых вагонов

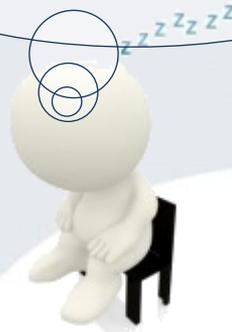
- Отсутствие грузовой базы
- Малое количество пробегов при малом количестве перевезенных грузов
- Уменьшение объемов ДР и КР за счет инновационных вагонов



Перспективы вагоноремонтного рынка

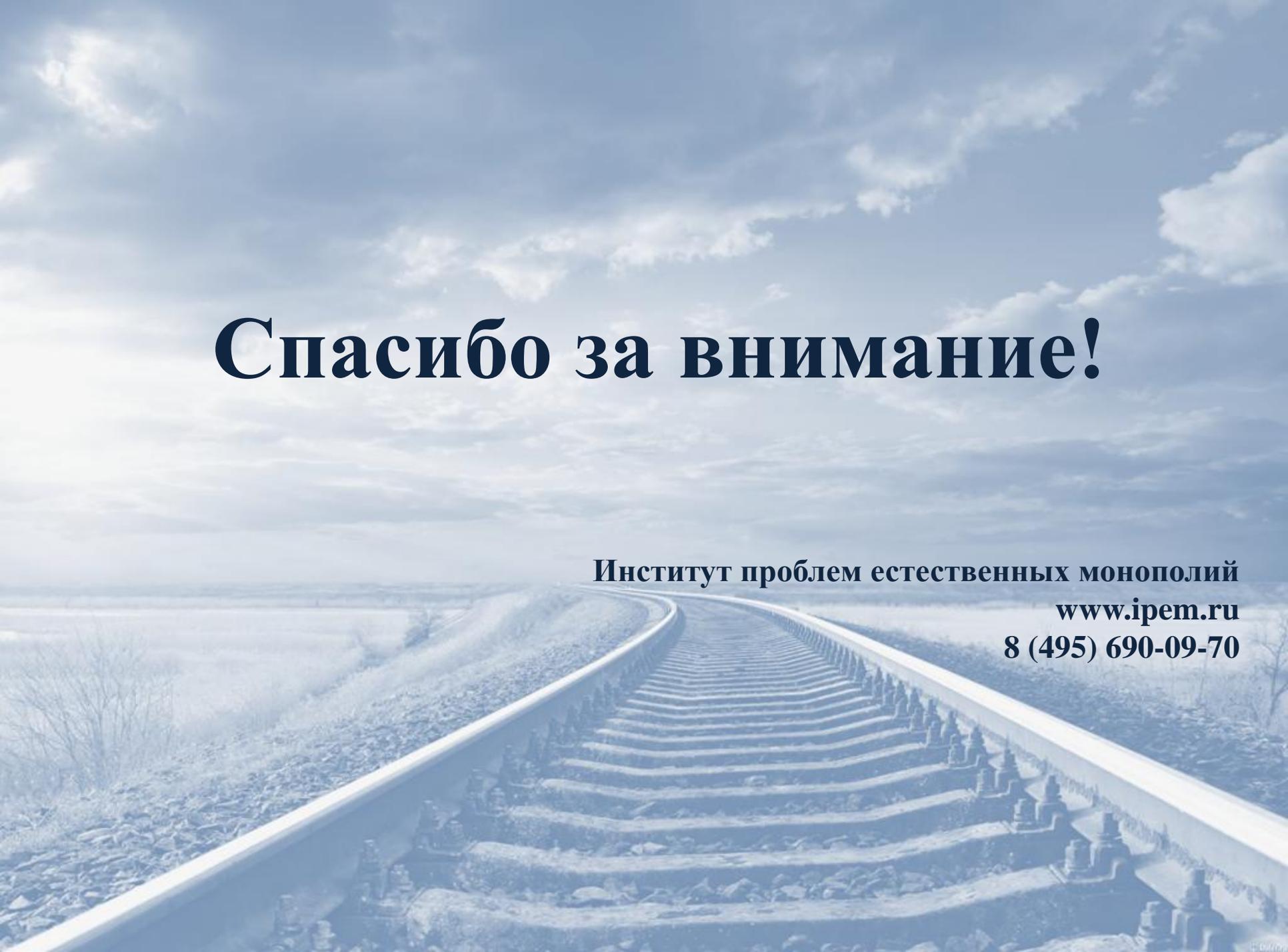


- ✓ Сертификат соответствия на модернизацию полувагонов с продлением срока службы
- ✓ Заключение контрактов на сервисное обслуживание подвижного состава
- ✓ Перспектива ухода в ТОП (рынок ТОП оценивается в 1 млрд. руб./год)



- Продолжение давления на цены ремонтных услуг еще несколько лет
- Снижение объемов ремонта за счет поставки на сеть инновационной продукции
- Сокращение ремонтных мощностей

В краткосрочной перспективе восстановления рынка не ожидается



Спасибо за внимание!

Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru

8 (495) 690-09-70