

САС
М А Ш



Грузовой подвижной состав. Жизненный цикл от проектирования до утилизации

27–29 мая 2014 г., Барнаул

Перспективы вагоностроения до 2020 года

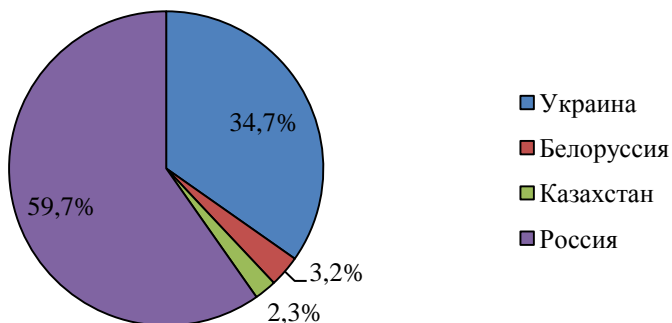
Саакян Юрий Завернович
Генеральный директор

Институт проблем естественных монополий
www.ipem.ru



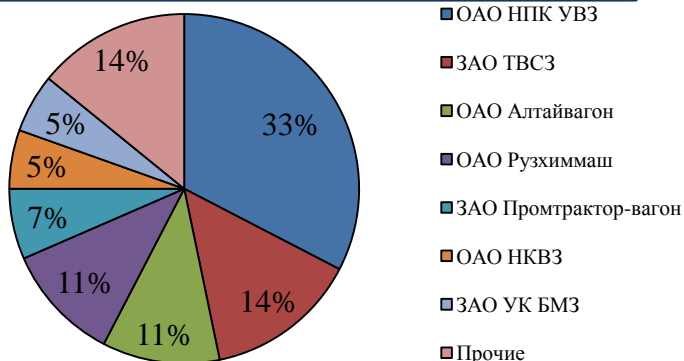
Производственные вагоностроительные мощности России и стран СНГ

Производственные мощности СНГ



Общие производственные мощности вагоностроительных предприятий России и стран СНГ составляют порядка 152 тыс. грузовых вагонов в год, причём доля России составляет порядка 60%.

Производственные мощности России



В целом производственные мощности российских предприятий грузового вагоностроения позволяют производить 92 тыс. грузовых вагонов в год. По итогам 2013 года вагоностроительными предприятиями стран СНГ было произведено порядка 87 тыс. грузовых вагонов, из них 60,5 тыс. на мощностях предприятий Российской Федерации.

Производство вагонов по регионам

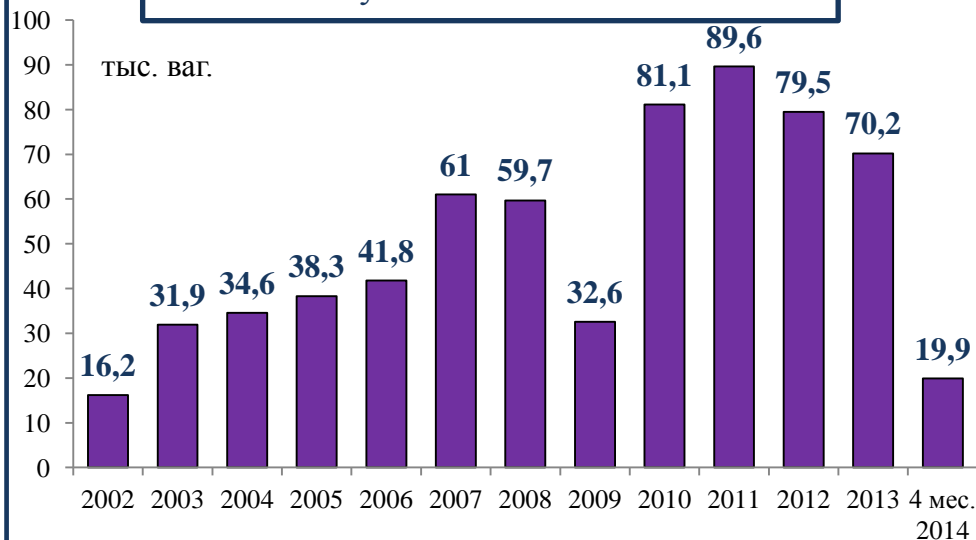


Основные мощности по производству грузовых вагонов сосредоточены в таких регионах, как Уральский федеральный округ, Приволжский и Сибирский федеральные округа. В частности ОАО «НПК «Уралвагонзавод» (Свердловская область – Уральский федеральный округ) выпустило порядка 33% от общего количества грузовых вагонов, произведённых в России в 2013 г.



Динамика закупок российских вагонов и структура парка вагонов РФ

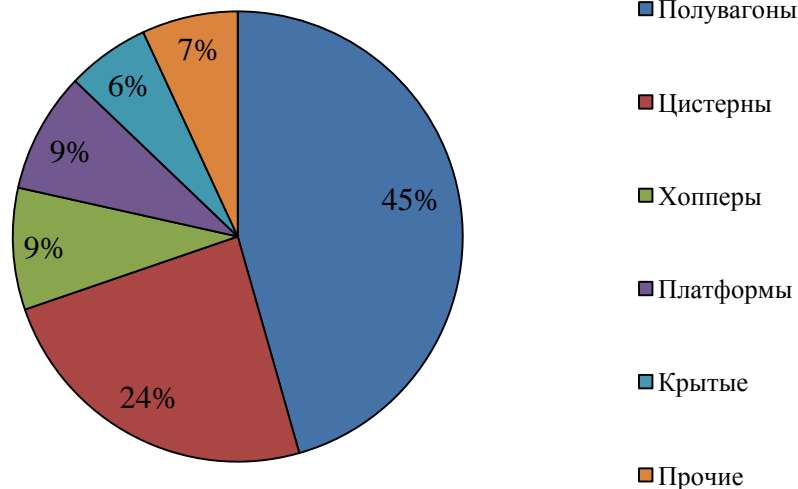
Закупка новых вагонов



Начиная с 2013 года наблюдается существенное снижение объёмов производства, вызванное падением спроса на грузовые вагоны. Так, если в 2012 году было приобретено 79,5 тыс. ваг., то в 2013 г. – уже 70,2 тыс. ваг.

За 4 мес. 2014 г. закуплено 19,9 тыс. ваг., что сопоставимо с объёмами закупок за 4 мес. 2013 г. (19,8 тыс. ваг.).

Структура парка грузовых вагонов РФ



По состоянию на апрель 2014 г. общий парк на сети ОАО «РЖД» насчитывает 1222,7 тыс. ваг., в том числе 557,4 тыс. полувагонов и 295,3 тыс. цистерн.

По отношению к началу 2014 года парк вагонов вырос на 13,4 тыс. ваг. (+1,1%), по отношению к апрелю 2013 г. – на 46,3 тыс. ваг. (+4,0%).



Субсидии

Правила предоставления субсидий на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки, при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой

Стратегия

Стратегия развития транспортного машиностроения на период до 2030 года.

Субсидии предоставляются государством, для чего в бюджете предусмотрено 7,18 млрд рублей.

2,61 млрд руб. в 2014 г.

2,35 млрд руб. в 2015 г.

2,22 млрд руб. в 2016 г.

В рамках Стратегии разрабатывается комплекс мер поддержки запуска в серийное производство инновационных грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками.

Программа субсидирования затрат предприятий транспортного машиностроения на разработку, адаптацию и запуск в производство инновационного подвижного состава

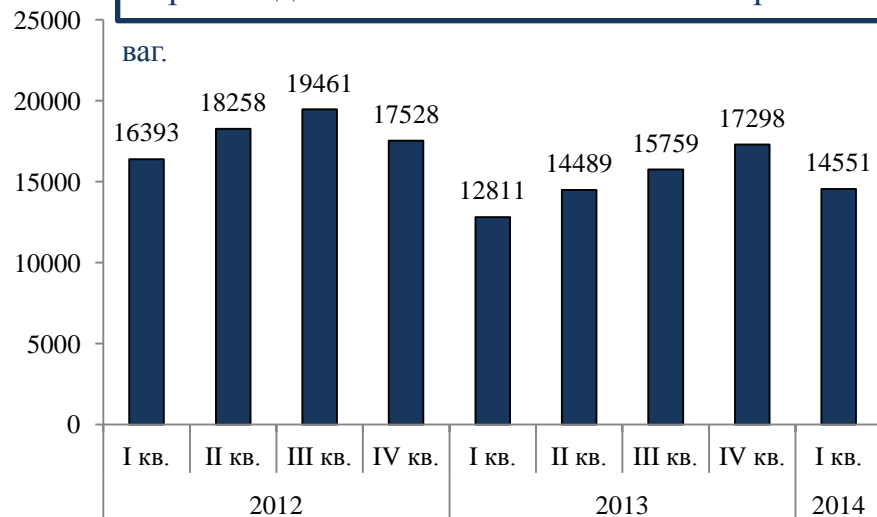
Стимулирование приобретения вагонов габарита Тпр, снижающих себестоимость перевозок владельца инфраструктуры

Реализация программы развития тяжеловесного движения, в т.ч. за счет повышения весовых норм поездов, путем использования более мощных локомотивов (секций локомотивов) на основных «лимитирующих направлениях»



Производство грузовых вагонов в России и на Украине

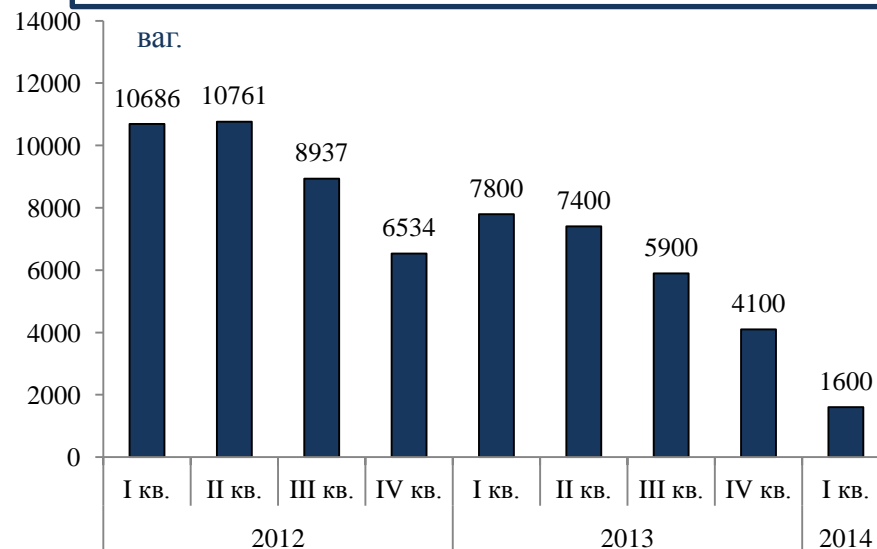
Производство вагонов в России по кварталам



В I кв. 2014 г. наблюдается рост производства грузовых вагонов по отношению к аналогичному периоду 2013 г. (+13,6%). Рост производства цистерн составил 5,9%, платформ 22,5%.

Рост производства полувагонов составил 24%, причём лидерами роста были предприятия, в номенклатуру продукции которых входят полувагоны с улучшенными техническими характеристиками (ОАО «НПК «Уралвагонзавод» +25,1%, ЗАО «ТВСЗ» +148%, ЗАО «Промтрактор-Вагон» +200%).

Производство вагонов на Украине по кварталам



В 2014 г. сохранилась тенденция падения производства грузовых вагонов на Украине.

Так, если в I кв. 2013 г. спад производства составил 37% по отношению к аналогичному периоду 2012 г., то в I кв. 2014 г. - уже 79%.



Потребный парк и плановые объёмы закупок грузовых вагонов на период до 2020 г.*

Наименование подвижного состава	Потребный парк, ед. (инерционный вариант)		Потребный парк, ед. (умеренно-оптимистичный вариант)		Объём закупок, ед. (инерционный вариант)		Объём закупок, ед. (умеренно-оптимистичный вариант)	
	2015	2020	2015	2020	2015	2020	2015	2020
Грузовые вагоны, в том числе	1 293 073	1 536 007	1 215 808	1 382 303	74 496	78 047	48 948	63 310
Полувагоны	615 686	731 358	578 897	658 173	33 709	36 565	21 089	29 285
Платформы	113 061	134 302	106 305	120 863	8 695	8 436	6 377	7 099
Цистерны	308 366	366 299	289 940	329 645	15 721	16 604	9 400	12 958
Крытые вагоны	87 259	103 652	82 045	93 280	9 058	8 260	6 974	7 058
Хопперы	107 561	127 769	101 134	114 984	7 313	8 182	5 108	6 910

*Источник: Стратегия развития транспортного машиностроения России до 2030 г.



Перспективные направления развития грузового вагоностроения на период до 2020 года

Разработка и запуск серийного производства грузовых вагонов с улучшенными техническими характеристиками, в том числе:

- увеличенной погонной нагрузкой не менее 5,6 т/м;
- увеличенными межремонтными пробегами не менее 500 тыс. км между капитальным и деповским ремонтом и не менее 250 тыс. км между деповскими ремонтами;
- сниженным коэффициентом массы тары не более 0,32;
- увеличенным объёмом кузова;
- увеличенной максимально допустимой скоростью движения в гужёном и порожнем состоянии.

Развитие производства вагонов габарита Тпр, сокращающих себестоимость перевозок владельца инфраструктуры

Разработка новых марок стали и сплавов увеличенной прочности для высоконагруженных литых деталей ходовых частей грузовых вагонов

Разработка новых материалов, в том числе, композиционных, обладающих увеличенной износостойкостью, для снижения массы тары, повышения грузоподъёмности, уменьшения воздействия на путь, увеличения надёжности деталей и узлов, а также улучшения других эксплуатационных характеристик грузовых вагонов

Разработка и производство тележек грузовых вагонов, допускающих движение со скоростями до 100 км/ч с осевой нагрузкой 27 тс, с учетом работы тормозного оборудования

Производство автотормозных и ударно-тяговых устройств для грузовых вагонов, обращающихся в поездах массой до 9 000 т со скоростями до 100 км/ч



Спасибо за внимание!

Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru

8 (495) 690-09-70