



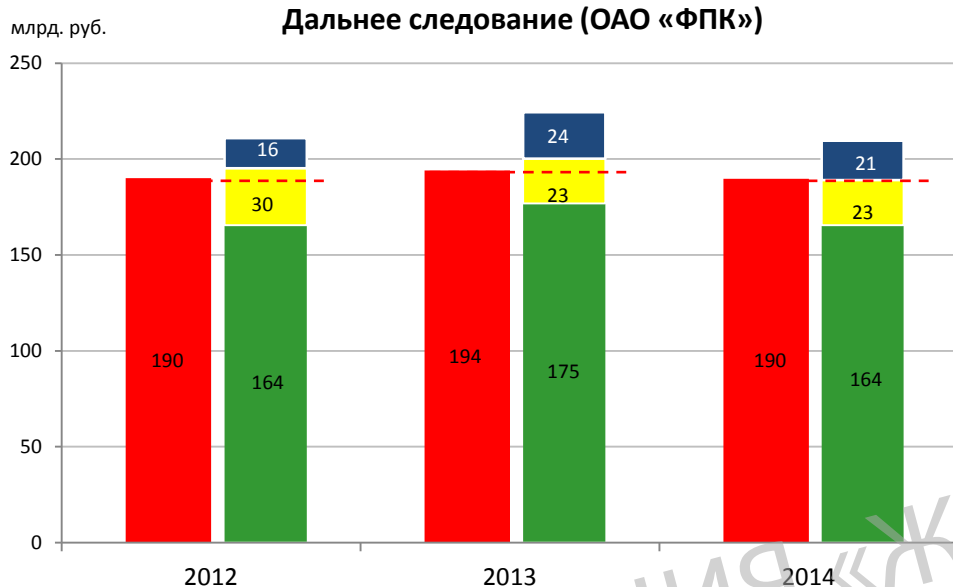
ТРАНСМАШХОЛДИНГ



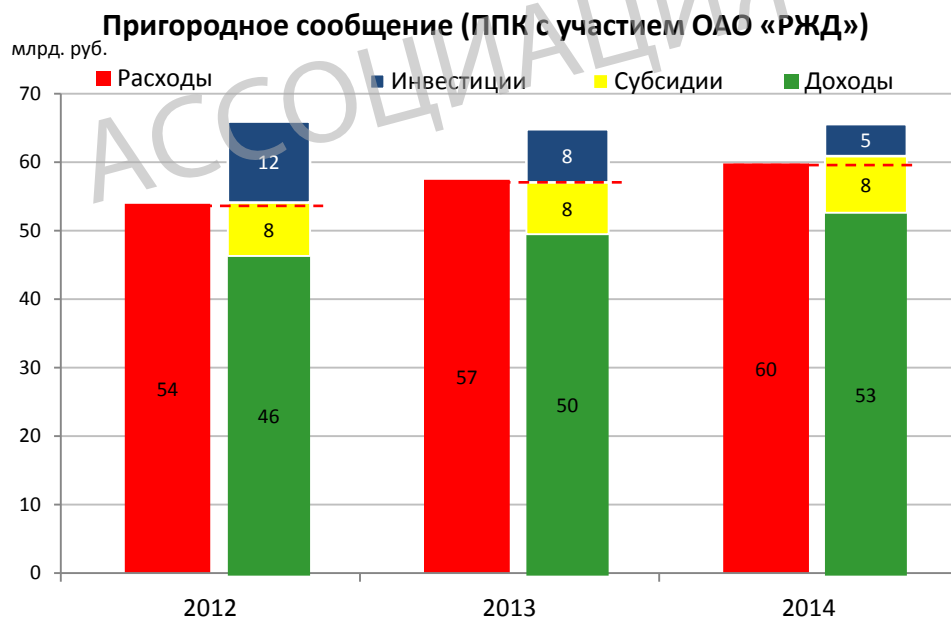
**ВЛИЯНИЕ КРИЗИСА НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК  
НА ПРЕДПРИЯТИЯ Ж/Д МАШИНОСТРОЕНИЯ. ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА УСЛУГ ПО  
ПЕРЕВОЗКЕ ЗА СЧЕТ ПРИМЕНЕНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.**

*Александр Сергеевич Мельников, ЗАО «Трансмашхолдинг»*

# Экономика пассажирских перевозок: проблемы



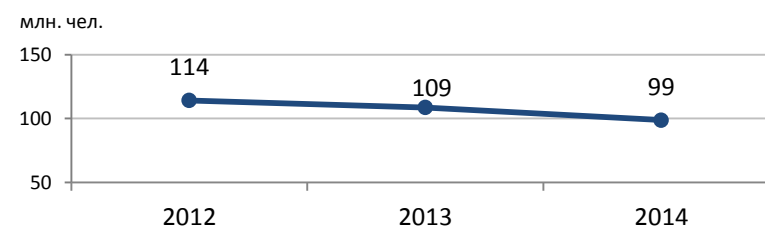
- Субсидирование пассажирских перевозок направлено только на покрытие операционных затрат перевозчиков, инвестиционных ресурсов компаний на количественное и качественное обновление парка недостаточно.
- Качество услуги по перевозке повсеместно не улучшается, что приводит к оттоку пассажиров на другие виды транспорта и дальнейшему снижению экономической эффективности пассажирских перевозок.
- Исходя из итогов 10 месяцев, в 2015г. можно ожидать дальнейшего падения объема пассажирских перевозок не менее, чем на 4-5% к уровню 2014г.



## Пассажирские перевозки

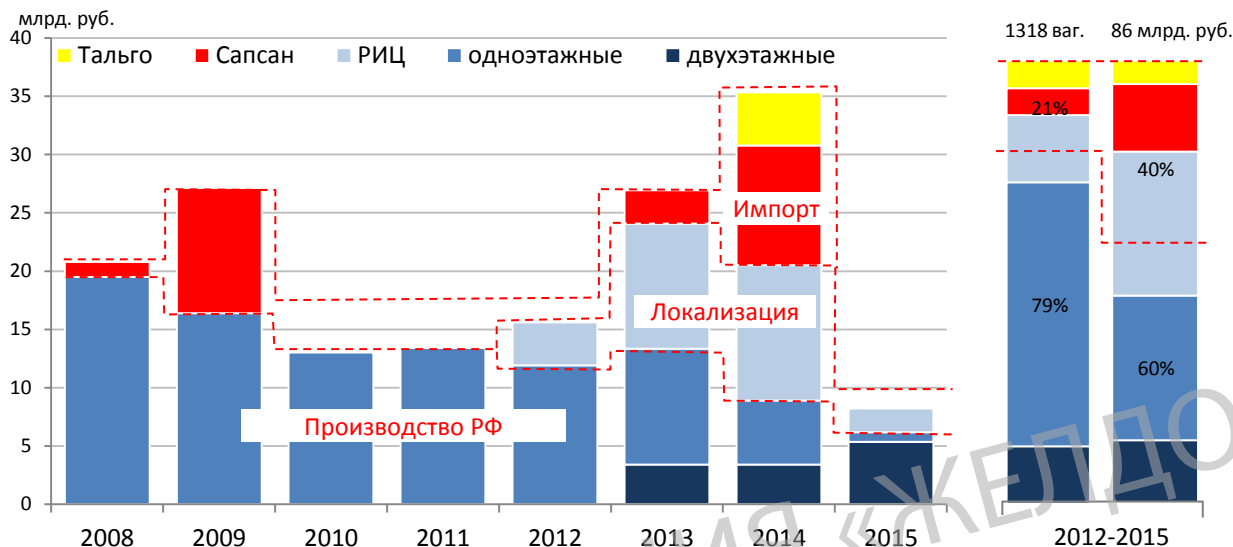


## Дальнее следование (ОАО «ФПК»)

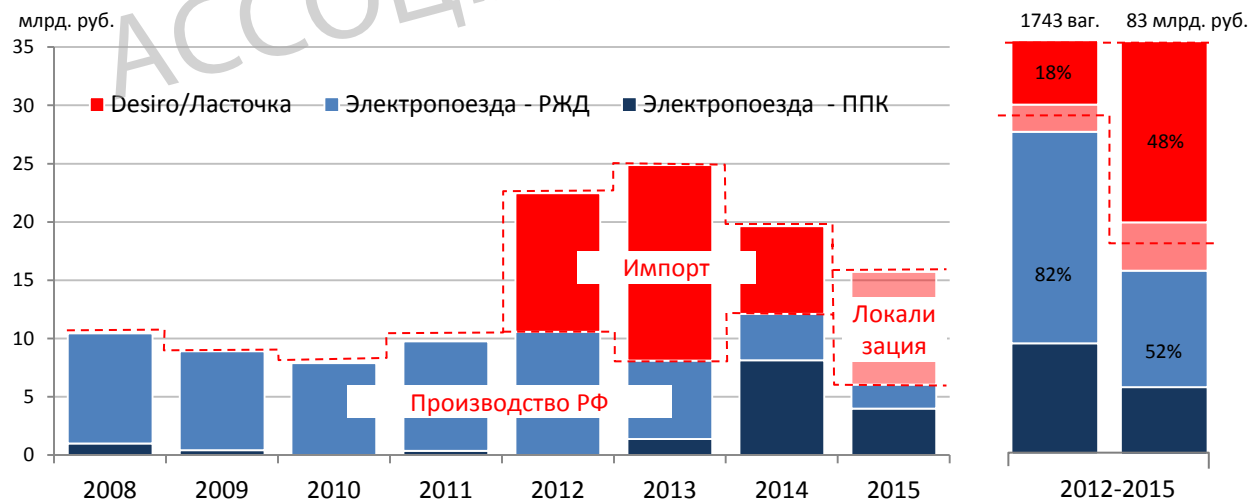


# Инвестиции в обновление парка: структура и динамика

## Дальнее следование



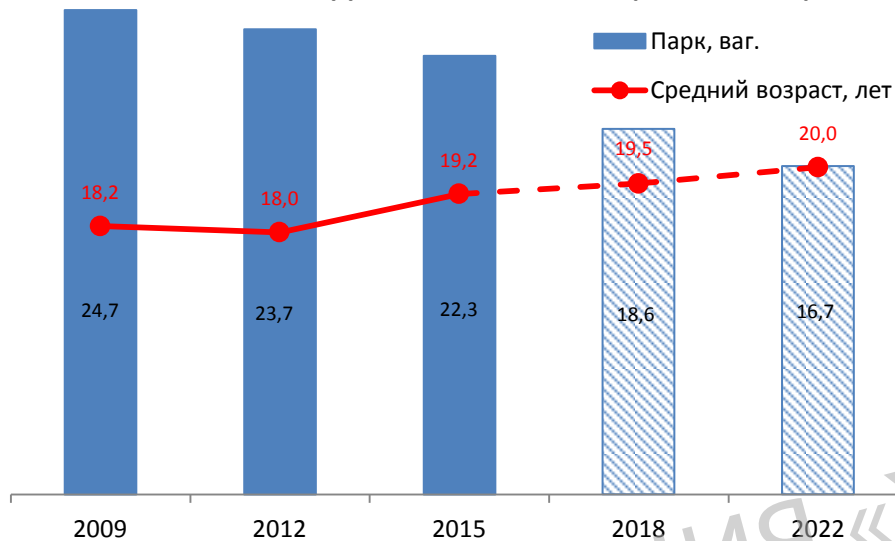
## Пригородное сообщение



- С 2010г. годовой объем инвестиций в обновление парка вагонами отечественного производства:
  - для дальнего следования – не превышал 13,5 млрд. руб.
  - для пригородного сообщения – не превышал 10 млрд. руб. (пик 2014г. обусловлен привлечением собственных средств ОАО «ЦППК»).
- Пики общего объема инвестиций 2012-2014гг. связаны с закупкой нишевых продуктов не для массовых перевозок, производство которых не было освоено в России.
- Из 1318 вагонов для дальнего следования, приобретенных за 2012-2015гг. 79% произведено в РФ (с учетом локализации РИЦ). На долю отечественного машиностроения пришлось 60% инвестиций компаний-перевозчиков.
- Из 1743 вагонов для пригородного сообщения, приобретенных в 2012-2015гг. 82% произведено в РФ (с учетом локализации). На долю отечественного машиностроения пришлось 52% инвестиций компаний-перевозчиков.

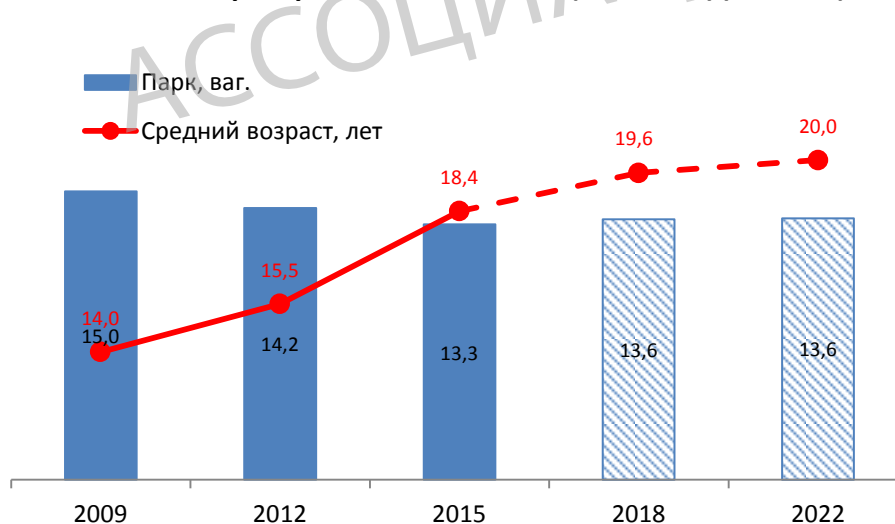
# Парк пассажирского подвижного состава : износ и потребность в обновлении

## Дальнее следование (ОАО «ФПК»)

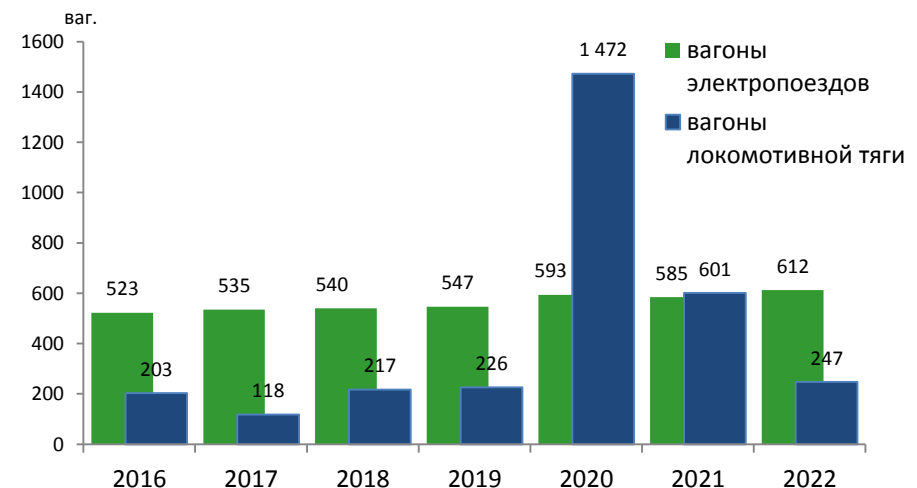


- В среднесрочной перспективе вероятно дальнейшее уменьшение парка пассажирского подвижного состава и увеличение степени его износа. К 2022г. прогнозируется:
  - парк вагонов локомотивной тяги – 16,7 тыс. ваг. (↓ на 25% к 2015г.)
  - парк электропоездов – 13,6 тыс. ваг. ( на уровне 2015г.).
- В 2016-2022гг. среднегодовая потребность в инвестициях на обновление парка оценивается:
  - по вагонам для дальнего следования – не менее 20 млрд. руб. (440 ваг.)\*;
  - по пригородным электропоездам – не менее 25 млрд. руб. (560 ваг.)\*.

## Пригородное сообщение (ОАО «РЖД» и ППК)



## Потребность в обновлении парка

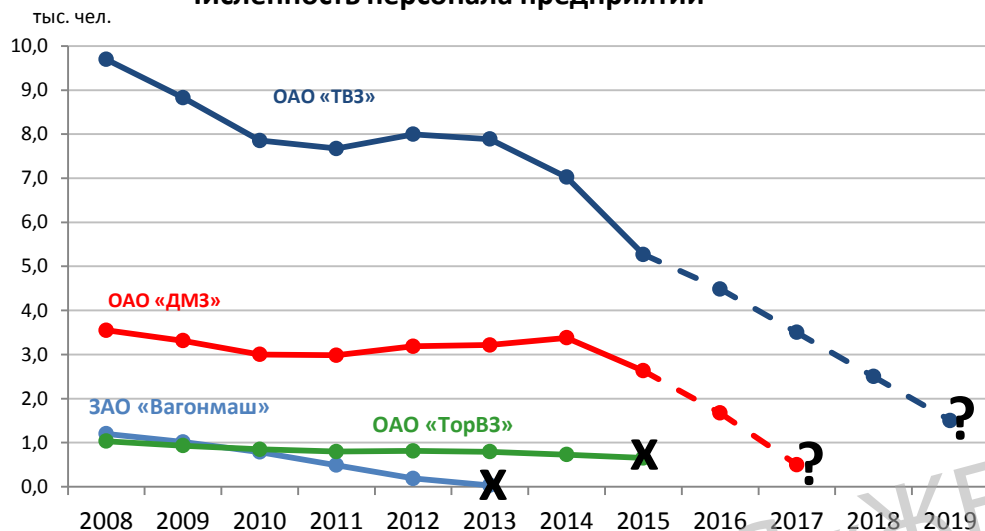


\* В средних ценах 2015г.

Источник: данные ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК», анализ ЗАО «ТМХ»

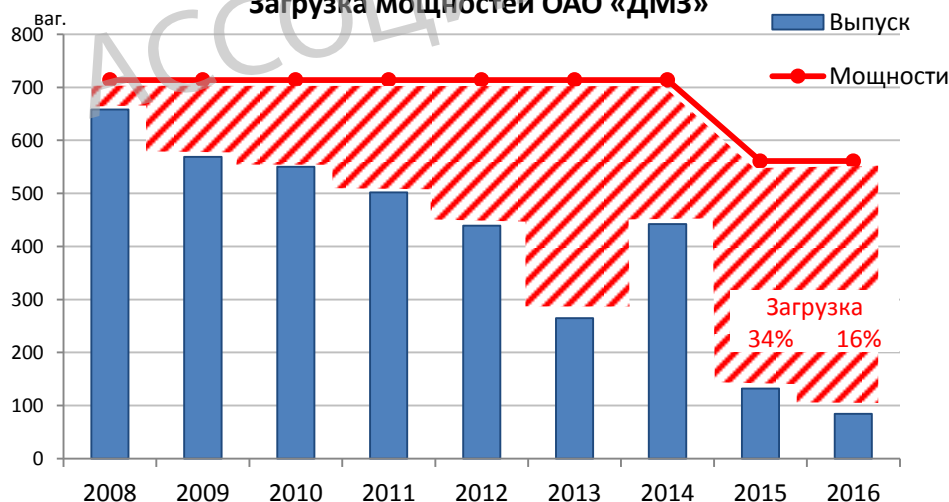
# Состояние вагоностроительных предприятий: проблемы и перспективы

## Численность персонала предприятий

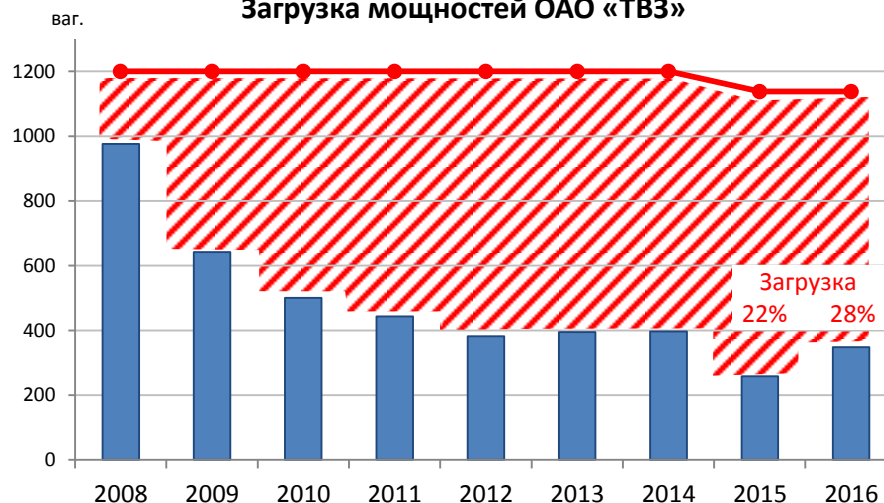


- С 2008г. численность занятых в производстве пассажирского ПС сократилась почти в два раза. Два предприятия отрасли фактически прекратили существование.
- В 2016г. загрузка мощностей ОАО «ДМЗ» ожидается ниже критического уровня, прогнозируется дальнейшее сокращение численности и консервация производства к 2017г.
- В 2016г. ОАО «ТВЗ» будет загружено на минимально допустимом уровне, что в перспективе также может привести к консервации производства.
- К 2017-2018гг. в России могут быть утрачены компетенции в области производства low-cost продуктов для пассажирских ж/д перевозок с максимальной долей отечественных комплектующих.

## Загрузка мощностей ОАО «ДМЗ»



## Загрузка мощностей ОАО «ТВЗ»



## Новые разработки ЗАО «ТМХ» для пассажирских перевозок

### «Двухэтажный экспресс»:

- Уменьшение стоимости пассажироместа и оптимизация эксплуатационных затрат перевозчиков;
- Высокая вариативность исполнения и использования вида тяги в рамках единой платформы и существующей инфраструктуры;
- Предложение пассажирам комфорта поездки в «купе» по цене «плацкарта».



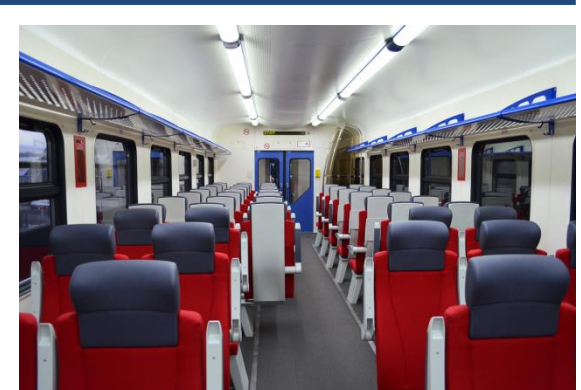
### Электропоезда с асинхронным ТД:

- Уменьшение суммарных затрат на владение по сравнению с имеющимися на рынке предложениями;
- Современный дизайн и конструкция подвижного состава, формирование положительного имиджа пассажирских ж/д перевозок в пригородном (массовом) сообщении.



### Короткосоставные поезда:

- Доступная цена приобретения;
- Уменьшение эксплуатационных расходов на маршрутах с небольшим пассажиропотоком, в том числе за счет регулирования составности поезда на маршруте;
- Возможность использования существующей эксплуатационной инфраструктуры.



## Требуемые меры государственной поддержки отрасли

### Дальнее следование:

ОАО «РЖД» - ОАО «ФПК» - ОАО «ТВЗ»

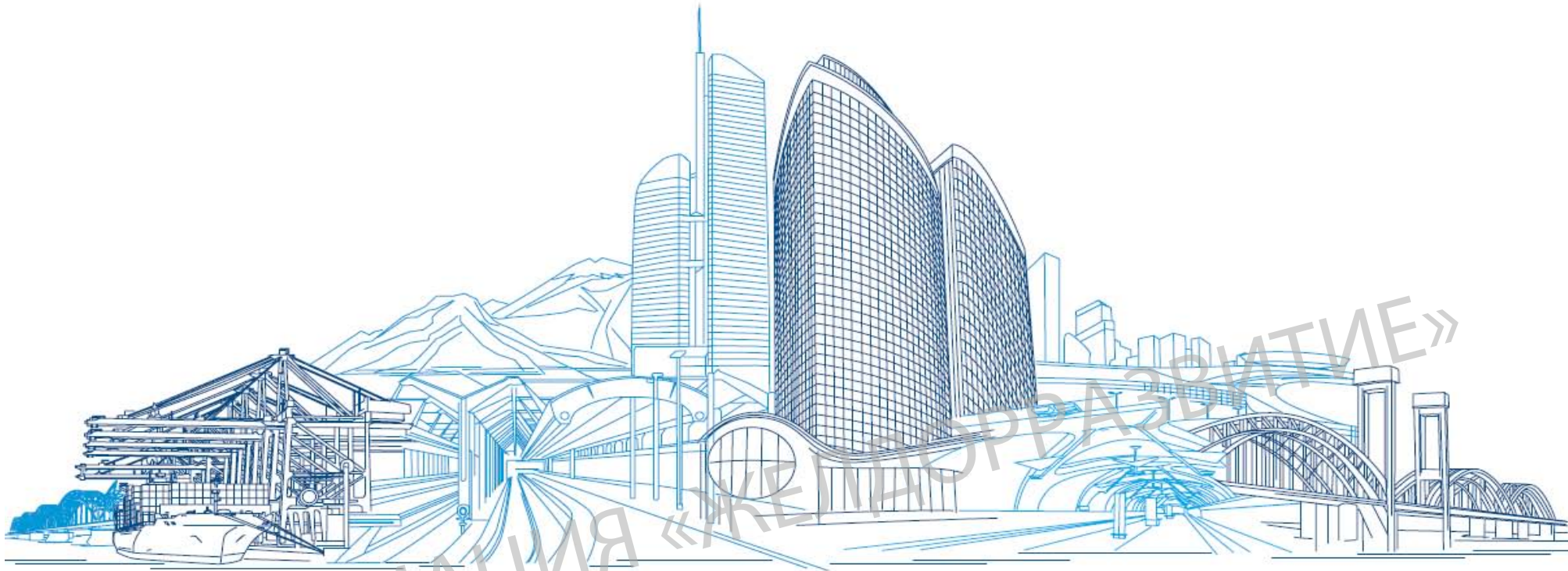
- Снижение ставки НДС на пассажирские перевозки в дальнем следовании до 10% не менее, чем на три года.
- Продление действия постановления Правительства РФ от 19.11.2014 № 1223, в том числе с увеличением до 24 мес. срока предоставления субсидии покупателям и увеличение размера субсидии до 250 тыс.руб. на вагон.
- Продление действия постановления Правительства РФ от 12.03.2015 № 214.
- Поддержка проекта «Двухэтажный экспресс» с сохранением социальных тарифов, в том числе в части создания соответствующей инфраструктуры и предоставления кредитных ресурсов на льготных условиях.
- Выделение в 2016г. из федерального бюджета средств на закупку специального подвижного состава для нужд МВД России, Минкомсвязи России и Минобороны России в размере не менее 3,0 млрд. рублей.

### Пригородное сообщение:

ОАО «РЖД» - ОАО «ФПК» - ОАО «ЦППК» и прочие ППК - ОАО «ТВЗ» - ОАО «ДМЗ»

- Введение на постоянной основе ставки НДС 0% на пригородные пассажирские перевозки и предоставление субсидий пригородным компаниям на инфраструктурную составляющую тарифа.
- Разработка и принятие долгосрочной программы развития пригородных ж/д перевозок с учетом баланса парка подвижного состава, потребностей по его обновлению и финансированию, в том числе с использованием лизинга, возможности привлечения средств НПФ, РФПИ и других источников.
- Выделение в 2016г. субсидий ОАО «РЖД», субъектам РФ на приобретение электропоездов производства ОАО «ДМЗ» в размере не менее 7,0 млрд. руб.

- Предоставление целевого финансирования АО «ФПК», ОАО «ЦППК» и пригородных компаний для обновления парка поездов, в том числе инновационного типа, а также реализации программы импортозамещения;
- Разработка и принятие механизма возмещения части затрат российских лизинговых компаний при предоставлении скидки лизингополучателям пассажирского подвижного состава на долгосрочной основе;
- Государственная поддержка экспортных поставок пассажирского подвижного состава отечественного производства, в том числе за счет предоставления межгосударственных кредитов.



АССОЦИАЦІЯ «ЖЕЛДОРРАЗВИТТІ»

*Спасибо за внимание.*