

Презентация Исследования "Рынок локомотивов России и стран  
"Пространства 1520". Итоги 2011 года. Прогноз до 2015 года"

Компания "iNFOLine" более 8 лет работает на рынке исследований, и уже более 6 лет занимается исследованием рынка железнодорожной техники: это исследование рынка подвижного состава, тягового состава, рынка железнодорожного транспорта, операционного и финансового лизинга, рынка комплектующих для железнодорожного транспорта.



В этом году мы презентуем первое исследование по рынку железнодорожной техники – ["Рынок локомотивов России и стран "Пространства 1520". Итоги 2011 года. Прогноз до 2015 года"](#), но уже в ближайшие 3 месяца нами будут выпущены все оставшиеся ежегодные продукты данной линейки: такие как "Рынок подвижного состава", "Рынок железнодорожного транспорта", "Рынок лизинга железнодорожного подвижного состава", а также "База собственников и операторов подвижного состава".

**iNFOLine** Основополагающие ценности iNFOLine  
Объективность и Профессионализм

**Независимость**  
Мы – независимы и работаем с 2001 года

**Авторитет**  
Нам доверяют участники отрасли

**Публичность**  
Мы не боимся говорить то, что думаем и доказывать свою правоту

Партнеры: Globaltrans, Трансмашина, РЖД, ВЭБ, РЖД-партнер, Эксперт, Вести, Россия 24, Коммерсант, 1520 Стратегическое партнерство, Транспортная неделя 2011, Форум Россия 2011.

Информационное агентство Information agency  
190153 Санкт-Петербург, ул. 500я 58 | +7-812-322-5948 | +7-495-770-1840 | info@infoline.ru

Актуальность тематики Исследования рынка железнодорожной техники довольно велика, поскольку по объему и потенциальной емкости рынок локомотивов России и стран бывшего Советского Союза является крупнейшим в мире. Этот факт подтверждается в том числе ростом активности международных компаний на данном рынке. Россия входит в тройку стран-лидеров по грузообороту и пассажирообороту железных дорог. При этом, если рассматривать в совокупности все страны "Пространства 1520", то по грузообороту Россия выйдет на первое место в мире, обгоняя Китай и США.

Железнодорожный транспорт России является ключевым видом сообщения с точки зрения обеспечения перевозок грузов и пассажиров в

удаленные регионы страны. Для сравнения, в США уровень пассажирооборота железных дорог довольно низкий, что обусловлено развитием гражданской авиации. В России же иная ситуация – ряд отраслей и регионов просто не смогут существовать без железнодорожного транспорта. В равной степени – и в сфере грузовых, и в сфере пассажирских перевозок – железнодорожный транспорт является ключевой инфраструктурной отраслью.



Однако развитие инфраструктуры железных дорог в постсоветский период осуществлялось крайне медленно: большинство железных дорог построено во времена СССР, тогда как сейчас строительство каких-либо объектов ведется точно, а успешные кейсы освоения сырьевых месторождений, где экономика проекта позволяет прокладывать отдельные железнодорожные пути – единичны: Среди них проект "Коми-Алюминий" (дорога соединила Средне-Тиманское месторождение бокситов с сетью железных дорог Республики Коми), проект Обская – Бованенково – Карская, построенная компанией "Газпром" на полуострове Ямал.

Разумеется, данных проектов недостаточно. Формируемые грузоотправителями объем перевозок и грузооборот, а также величина парка подвижного состава в сочетании со снижением эффективности диспетчеризации в условиях реформирования железнодорожного транспорта формируют сверхнагрузку на сеть железных дорог. По состоянию на май 2012 года, протяженность "узких мест" железнодорожной сети, используемых на грани их возможностей, составляет около 6,2 тыс. км, или 7,2% эксплуатационной длины железных дорог, а среднесетевая скорость по сравнению с показателями 2007 года снизилась более чем на 20%. Практически все «узкие места» располагаются на самых грузонапряженных направлениях, где обеспечивается до 80% грузооборота. Пропускные способности инфраструктуры практически исчерпаны в направлении Дальнего Востока; железнодорожные подходы к портам Ванино и Советской Гавани через несколько лет будут в 2-3 раза ниже пропускной способности интенсивно развивающихся морских портов, состояние инфраструктуры Транссибирской магистрали (на ряде участков – однопутной) также представляет собой проблемный вопрос. В "пики" предъявления груза к перевозке в промышленных районах России либо при неблагоприятных погодных условиях на подходах к Дальневосточным портам образуются "пробки". Аналогичная ситуация ожидается при переориентации части грузов на порты Юга России или Мурманска, пропускная способность которых, как и железнодорожных подходов к ним, ограничена, а на стыках «железная дорога – порт» используются грейферы массово повреждающие разгружаемый подвижной состав (особенно в зимний период).



Помимо недостаточного развития и избыточной нагрузки на инфраструктуру все большую остроту приобретает проблема недостатка тяги. Несмотря на то, что Россия и страны "Пространства 1520" обладают крупнейшим в мире парком локомотивов, уровень износа и технического состояния парка критически неудовлетворительны. По показателю технологической новизны и техническому состоянию парка локомотивов Россия значительно уступает не только странам Европы, но и Китаю и США. Большая часть локомотивов России построена в 1980 годах, что означает, что нормативный срок их использования или подходит к концу, или уже завершился и техника эксплуатируется с продлением срока службы. Показатель износа локомотивов в России превышает 60%, и в зависимости от типа локомотива составляет от 53 до 73%. Подобная ситуация негативно сказывается на скорости и надежности перевозок, а также обуславливает низкую экономическую эффективность перевозчика в связи с избыточными затратами на топливо и ремонт локомотивов.



В Исследовании специалисты INFOLine подробно охарактеризовали структуру парка локомотивов, использующихся в странах "Пространства 1520". Разумеется, большая часть парка эксплуатируется в России, на втором месте – Украина, парк которой находится в состоянии еще более плачевном, нежели российский – показатели износа там превышают 90%. При этом ситуация в Украине усугубляется тем, что собственными средствами для назревшего масштабного обновления парка тягового состава ГП "Укрзалізниця" не располагает, для этих целей используются привлеченные средства инвесторов России, например, кредиты "Внешэкономбанка".



Проведенный анализ объема закупок тягового состава показал, что Россия формирует порядка 70-75% спроса на тяговый состав стран "Пространства 1520", однако и этот объем составляет не более 50-60% необходимого для эффективного обновления парка ОАО "РЖД". Что касается Украины, то только в 2011 году, когда износ парка ГП "Укрзалізниця" достиг критических значений (износ магистральных электровозов – 90%, магистральных тепловозов – 99%, маневровых тепловозов – 96%) начались значительные поставки грузовых электровозов производства России и Грузии по ряду крупных контрактов. В сегменте пассажирского транспорта ввиду критического старения пассажирского тягового состава на обслуживание пассажирских перевозок в летний период 2012 года будут переведены 140 грузовых локомотивов. Вынужденное решение обусловлено дефицитом пассажирских локомотивов, вызванным старением парка (уровень амортизации пассажирских тепловозов – 97% , пассажирских электровозов – 90%).



Таким образом, российский рынок локомотивов является наиболее перспективным для международных компаний и инвестиционно привлекательным в мире. В России магистральный тяговый состав выпускают только 2 компании – ЗАО "Трансмашхолдинг" и ЗАО "Группа Синара", при этом первая владеет производственным комплексом на территории Украины (ОАО "ХК "Лугансктепловоз"), которые реализуют совместные проекты с Siemens, Alstom, Wärtsilä, Bombardier, The Stadler Rail, Tatravagonka. За пределами России современные тепловозы по американской технологии производит АО "Локомотивосборочный завод" (Казахстан), запланирована локализация выпуска электровозов по технологиям Alstom; усовершенствованные модели электровозов на базе советских разработок выпускает АО "Электровозостроитель" (Грузия).

Проекты организации сборочных производств успешно реализуются в Казахстане (привлечены инвестиции и технологии General Electric, Alstom, ЗАО "Трансмашхолдинг") и Литве (СП с A.S. CZ LOKO и ЗАО "Трансмашхолдинг"). Прочие страны "Пространства 1520" не располагают производственной базой по выпуску новых локомотивов, и осуществляют закупки либо в странах Дальнего Зарубежья (Китай), либо в России, Казахстане, Литве и Грузии.

Исследование ["Рынок локомотивов России и стран "Пространства 1520". Итоги 2011 года. Прогноз до 2015 года"](#) включает в себя комплексное описание отраслей железнодорожного машиностроения и транспорта, начиная от производственной базы, состояния эксплуатируемого парка, в том числе описания технических характеристик моделей локомотивов, заканчивая анализом состояния и перспектив развития отраслей в условиях роста конкуренции на мировом рынке и реформирования локомотивного хозяйства.



Исследование ["Рынок локомотивов России и стран "Пространства 1520". Итоги 2011 года. Прогноз до 2015 года"](#) состоит из 8 основных разделов, ключевыми информационными блоками являются с одной стороны – анализ парка тягового состава стран "Пространства 1520" (отметим, что в анализе задействованы как национальные перевозчики, так и частные операторы); с другой стороны – анализ производственной базы, содержащий описание всех крупнейших производителей тягового состава; историю и динамику развития отрасли; характеристики моделей и контрактов, способных изменить состояние парка тягового состава стран "Пространства 1520".



В Исследовании охарактеризованы все производители железнодорожной техники, осуществляющие свою деятельность в странах "Пространства 1520". Особое внимание уделяется комплексному описанию международных компаний,

осуществляющих поставки локомотивов и оборудования для эксплуатации сети дорог шириной колеи 1520 мм: Siemens, General Electric, Alstom, Talgo, Bombardier, а также китайским компаниям (China CNR Corporation, Ltd., CSR Corporation, Ltd.), формирующих сильную конкуренцию европейским и российским компаниям во множестве сегментов международного рынка (и в особенности – в странах Азии и Африки). Проникновению китайской техники на российский рынок препятствует лишь жесткая политика государства в лице ГУ "Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте" (ГУ "РС ФЖТ"); с большой степенью вероятности, китайские локомотивы не смогут в ближайшей перспективе пройти сертификацию для эксплуатации на территории России.

**Основные информационные компоненты исследования**

- Объем и структура производства по типам и моделям**
  - Производство в России
  - Производство в прочих странах "Пространства 1520"
  - Поставки тягового состава международными компаниями
- Бизнес-справки по 25 производителям**
  - Структура бизнеса, операционные и финансовые показатели
  - Инвестиционные проекты и сертификация
  - Стратегия, международные партнеры и перспективы
- Парк локомотивов "Пространства 1520"**
  - Величина, возраст и износ парка
  - Структура парка по типам и назначению
  - Структура парка по моделям и депо приписки
  - Тенденции и проекты модернизации и обновления парка
- Инвестиции в развитие парка ключевые контракты**
  - Крупнейшие контракты производителей мира
  - Крупнейшие проекты потребителей в "Пространстве 1520"
  - Прогноз закупок и инвестиций до 2015 года

информационная служба | Information agency | 159150 Санкт-Петербург, ул. ГДР № 28 | +7-812-322-6948 | +7-495-772-7940 | info@infoline.ru

В Исследовании приведена характеристика возрастной и модельной структуры парка тягового состава, компании-производители данных моделей, контракты и направления осуществления поставок. Именно тщательная аналитическая проработка и оценка всех ключевых параметров рынка позволила INFOLine разработать три варианта прогноза развития рынка до 2015 года: оптимистичный, консервативный и реалистичный. В рамках этих прогнозов, мы смогли достаточно четко показать в какие страны, какими производителями и в каких объемах будут производиться поставки. Это является очень важным преимуществом исследования "Рынок локомотивов России и стран Пространства 1520", которое уже вызвало большой интерес как у частных компаний-операторов и ОАО "РЖД", так и компаний-производителей. Исследование ["Рынок локомотивов России и стран "Пространства 1520". Итоги 2011 года. Прогноз до 2015 года"](#) уже приобрели ОАО "РЖД", ОАО "Трансконтейнер", крупнейшие частные операторы и лизинговые компании.

**Параметры анализа рынка локомотивов "Пространства 1520"**

**Трехуровневый анализ рынка локомотивов**

- По железнодорожным администрациям 1520**
  - Анализ ключевых показателей перевозок, величины и структуры парка локомотивов, реализуемых инвестиционных проектов
- По компаниям-производителям**
  - Анализ предложения: описание производителей, контрактов, стратегий, инвестиций
- По контрактам и направлениям поставок**
  - Анализ спроса: международные поставки тягового состава - данные таможенной статистики и базы собственников

информационная служба | Information agency | 159150 Санкт-Петербург, ул. ГДР № 28 | +7-812-322-6948 | +7-495-772-7940 | info@infoline.ru

Обновление локомотивного парка, с одной стороны, декларируется ОАО "РЖД" в числе приоритетов, с другой стороны в связи с финансовыми ограничениями объемы закупок в 2011 году не превзошел в штучном выражении показатель 2008 года. При этом не решен вопрос в рамках реформы железнодорожного транспорта о возможности частной локомотивной тяги: целевая модель рынка предусматривает формирование правовых основ их деятельности до 2015 года, однако ОАО "РЖД" принципиально не приемлет идею конкуренции частных собственников локомотивов на основных магистралях России. В ходе реформы декларируется создание правового института независимых компаний-перевозчиков, более того в России такие перевозчики уже есть (территориально-обособленный перевозчик ОАО "АК "Железные дороги Якутии"; ООО "Газпромтранс", в собственность которого передана железнодорожная ветка Обская-Карская, управляющее около 28,5 тыс. единиц подвижного состава и планирующее в 2012-2013 гг. закупить собственные локомотивы). В то же время возможность выделения локомотивного тарифа из стоимости услуг инфраструктуры ОАО "РЖД" и использования частных локомотивов реформой не проработана. В итоге, если в сегменте подвижного состава мы имеем масштабный приток инвестиций в объеме до 1 трлн. руб., то частные инвестиции в тяговый состав мизерны, а парк локомотивов, которыми владеют частные операторы, не превышает 200 единиц (около 1% от парка локомотивов ОАО "РЖД").



Существующая ситуация несомненно потребовала от ОАО "РЖД" решений в плане повышения эффективности работы локомотивного хозяйства, среди приоритетных направлений работы, уже давший значимый экономический результат, я бы назвал следующие ключевые меры:

- изменение системы сервисного обслуживания: к сервисному обслуживанию привлечены производители техники, которые уже осуществляют контроль исправности около 30% совокупного парка ОАО "РЖД" для повышения эффективности его эксплуатации, квалификации персонала дорог, оперативности поставок комплектующих и осуществляемого ремонта, что позволило перейти к более экономически обоснованной схеме гарантийного и постгарантийного обслуживания.
- реализация комплекса мероприятий по обеспечению скоростного режима и объемов перевозок на грузонапряженных участках сети, расширению полигона обращения тяжеловесных длинносоставных поездов, что стало возможно благодаря закупкам более мощных грузовых локомотивов.



Важным фактором становится повышение эффективности работы на стыковых сортировочных станциях между железными дорогами сети ОАО "РЖД". К сожалению, несмотря на то, что локомотивное хозяйство не разделено и управляется единым национальным перевозчиком, ряд организационных моментов недостаточно эффективен. Происходят необоснованные перецепки локомотивов грузовых составов на стыках между железными дорогами, что приводит к существенному снижению среднесетевой скорости перемещения вагонов. Поэтому ключевым направлением развития для "РЖД" становится повышение надежности, экономичности и технологичности локомотивов. Схема работы тягового состава и сам тяговый состав должны обеспечивать более высокий уровень скоростей. Существующая ситуация на российских железных дорогах, состоящая в нехватке локомотивов, сильно влияет на надежность и скорость железнодорожного транспорта, которая снижается с каждым годом.



Российские производители локомотивов ЗАО "Группа Синара" и ЗАО "Трансмашхолдинг" активно привлекают для реализации инвестиционных проектов международных партнеров, проделана масштабная работа в сфере НИОКР, проектирования и внедрения в эксплуатации новых высокоэффективных моделей. Если в 2000 году мы практически не располагали моделями локомотивов, существенно отличающимися от моделей 1980 годов, то в партнерстве с Alstom локализован ряд современных зарубежных разработок и конструктивных решений в сфере грузового и пассажирского тягового состава, освоен выпуск локомотивов пятого поколения с асинхронными тяговыми приводами, в партнерстве с Siemens ЗАО "Группа Синара" выпускает мощные современные грузовые электровозы. Кроме того, готовится к сертификации технология строительства локомотивов с тяговыми двигателями на постоянных магнитах, а



также ряд моделей тепловозов оборудованных дизельными двигателями импортного (но уже локализуемого в России) производства. К сожалению, активизация проектной и инвестиционной деятельности производителей локомотивов привела к тому, что вместе с ростом качества и экономической эффективностью техники выросла и стоимость локомотивов.



Магистральным направлением развития пассажирского железнодорожного транспорта является высокоскоростное движение. К сожалению, собственная программа производства высокоскоростных локомотивов была свернута, несмотря плодотворную девятилетнюю работу отечественных конструкторов по проекту поезда "Сокол-250" (показал на испытаниях в 1999 году максимальную скорость 237 км/час) и положительные результаты испытаний, перспективная и конкурентоспособная на внутреннем рынке модель не поступила в серийное производство. Министром путей сообщения Фадеевым Г.М. было принято решение о поставке зарубежной техники, что, с одной стороны, позволило получить более современные образцы техники, но, с другой стороны, почти полностью исключило компании России из сегмента производства высокоскоростного подвижного состава. По оценке INFOLine, достигнутые договоренности по совместным проектам с международными компаниями, которые будут реализованы в период до 2015 года, позволят достичь локализации производства современной техники только на уровне 30-35%.



В то же время по объемам инвестиций в высокоскоростное движение Россия, декларирующая вложение 6,3 трлн. рублей (более 200 млрд. долларов) на строительство 12 тыс. км высокоскоростных линий до 2030 года, занимает второе место после Китая. К сожалению, около 70% всего объема финансирования развития высокоскоростного движения составляют государственные инвестиции,

что формирует риски неэффективности и коррупциогенности при строительстве объектов инфраструктуры. Печально то, что основную часть данных средств освоит международные производители, например:

- стоимость проекта "Создание высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва-Санкт-Петербург" (ВСЖМ-1) превысит 27 млрд. евро, претендентами по объявленному в 2012 году тендеру ОАО "РЖД" являются 6 международных концернов: французский во главе с Bouygues Group, испанский во главе с OHL, итальянский во главе с Finmeccanica, немецкий во главе с Siemens, корейский во главе с Hundai, китайский во главе с CRCC;
- стоимость контракта на производство в 2015-2020 гг. 240 электропоездов Siemens Desiro Rus на базе ООО "Уральские локомотивы" (в 2012 г. локализация составит 20%, к 2014 г. – 35%, в перспективе 2017 года – до 80%) составила 2,1 млрд. евро;
- стоимость контракта на поставку в 2014-2015 гг. 8 поездов Siemens Velaro Rus ("Сапсан") – 297 млн. евро, а локализация не планируется.



В 2013 году начнется регулярное движение скоростных поездов "Ласточка" производства Siemens, к 2018 году мы можем рассчитывать на формирование принципиально новой инфраструктуры высокоскоростных железных дорог и организацию полноценного высокоскоростного движения. На текущий момент скоростное движение осуществляется на не предназначенной для этого инфраструктуре, а на путях общего пользования (в результате высокоскоростной поезд "Сапсан" при максимальной конструктивной скорости 350 км/час движется с максимальной скоростью 250 км/час на участке Окуловка-Малая Вишера, а на остальной протяженности маршрута Москва-Санкт-Петербург – не более 200 км/час).

В партнерстве с международными лидерами созданы новые производства

ALSTOM + Трансмашхолдинг = NEW

SIEMENS + СИНАРА = NEW

CATERPILLAR + Трансмашхолдинг + LIETUVOS GELEZINKELIAI = NEW

ALSTOM + Трансмашхолдинг = NEW

CSR + VIMK = NEW

Пространство 1520 – арена конкуренции лидеров

информационное агентство | Information agency | 150150 Санкт-Петербург, ул. Садовая 18 | +7-812-322-6949 | +7-495-772-7640 | info@info-line.ru

Говоря об уровне конкуренции нельзя не отметить позитивный факт - последние несколько лет стали своеобразным "золотым веком" для инвестиций в производство тягового подвижного состава. Новые производственные мощности введены в эксплуатацию в России в рамках совместных инвестиций ЗАО "Трансмашхолдинг" и Alstom в развитие ООО "ПК "НЭВЗ", ЗАО "Группа Синара" и Siemens – ООО "Уральские локомотивы". В Казахстане суммарно для внутреннего рынка и на экспорт с момента запуска в 2009 года АО "Локомотив курастыру Зауыты" поставило более 120 ед. тепловозов. Строительство и запуск ТОО "Электровоз курастыру зауыты") обеспечит выполнение контракта на 295 ед. электровозов, новые сборочные мощности сформированы в Литве (сборка маневровых тепловозов на базе тележек ТЭМ18 ЗАО УК Брянский машиностроительный завод" налажена в "Вильнюсском локомотиворемонтном депо"), в партнерстве с китайскими компаниями организован выпуск пассажирского моторвагонного подвижного состава в Грузии. Производящиеся на территории России локомотивы – плод международной кооперации, и для международных компании-участников этого процесса рынок формирует вызовы по адаптации европейских моделей к российским условиям эксплуатации.

Рынок локомотивов "Пространства 1520", являющийся одним из наиболее крупных и емких в денежном и физическом выражениях, становится более конкурентным с позиции предложения, что, несомненно, способствует повышению качества и эффективности работы тягового состава.

Услуги "Тематические новости" и "Отраслевые обзоры"

Оперативная и периодическая информация о состоянии рынка железнодорожного транспорта и машиностроения

- Железнодорожное машиностроение
- Железнодорожный транспорт
- Лизинг подвижного и тягового состава

Периодичность – от 1 раза в день до 1 раза в месяц


- Информация по России и странам «Пространства 1520»
- Контактные данные по поставщикам и заказчикам
- Ключевые материалы выделены графически
- Более 1000 анализируемых источников
- Уникальные технологии сбора и предоставления
- Возможность индивидуальных решений

Тематические новости и Отраслевые обзоры

информационное агентство | Information agency | 150150 Санкт-Петербург, ул. Садовая 18 | +7-812-322-6949 | +7-495-772-7640 | info@info-line.ru


В завершение хотелось бы отметить, что кроме Исследования рынка локомотивов и других исследований железнодорожной тематики подвижного состава, железнодорожного транспорта, лизинга подвижного состава, база собственников и операторов нами разработан уникальный ежеквартальный обзор

INFOLine Rail Russia TOP, а также подготавливается целый комплекс периодических новостных бюллетеней по этим направлениям, позволяющие компаниям получать информацию об движениях происходящих в отрасли. Выпущенный в июне 2012 года INFOLine Rail Russia TOP является завершением нашей линейки периодических обзоров рынка железнодорожного транспорта, в котором на ежеквартальной основе будет предоставляться информация о состоянии железнодорожной отрасли России и о ключевых показателях операторов.



Спасибо за внимание!

**Ваши вопросы?**



**Тема презентации:**  
**Исследование "Рынок локомотивов  
России и стран Пространства 1520"**

Докладчик: Бурмистров Михаил,  
генеральный директор "INFOLine-Аналитика"

Полную версию исследования Вы можете приобрести  
в интернет-магазине [www.infoline.spb.ru](http://www.infoline.spb.ru),  
заказать по телефонам (495) 772-7640, (812) 322-6848  
или по почте: [mail@infoline.spb.ru](mailto:mail@infoline.spb.ru).

информационная компания | Интернет-агентство | 190100 Санкт-Петербург, ул. Голубых 10 | +7-812-322-6840 | +7-495-772-7640 | info@infoline.ru