

Баланс спроса и предложения подвижного состава на рынке РФ

Исследование Kept

Октябрь 2024 г.

kept



Вводное слово

Кепт представляет вашему вниманию исследование баланса спроса и предложения на рынке производства подвижного состава в РФ.

Мы надеемся, что информация, представленная в настоящем исследовании, будет полезна участникам рынка и аналитикам для изучения возможных сценариев развития российского рынка производства подвижного состава.

В 2032–2036 гг. на рынке железнодорожных грузовых перевозок наступит масштабное выбытие подвижного состава, прежде всего полувагонов и цистерн.

Совокупно за 2024–2040 гг. ожидаются списания около 400 тыс. полувагонов и 120 тыс. цистерн, пик которых составит около 200 тыс. полувагонов в 2032–2034 гг. и около 50 тыс. цистерн в 2034–2036 гг.

С учетом перевода части мощностей «Уралвагонзавода» (УВЗ) из гражданского на государственный сегмент с 2022 г. предложение подвижного состава на рынке РФ может не удовлетворить спрос не только в период пиковых выбытий вагонов, а привести к устойчивому дефициту парка подвижного состава при условии роста грузооборота на сети РЖД.

Уже в 2024 г. наблюдается повышенный спрос на новый подвижной состав. Цены на новые вагоны демонстрируют устойчивый рост, увеличение парка полувагонов и цистерн на сети РЖД за 6 мес. 2024 г. составило 13,4 тыс. ед. и 4 тыс. ед. соответственно, а рентабельность по операционной прибыли публичного производителя подвижного состава ПАО «НПК ОВК» выросла до 31%, при максимальном историческом значении 12% с 2017 г.

Несмотря на возможное превышение потребности в производстве над установленными мощностями, на рынке РФ есть резервы для устранения возможного дефицита в период пиковых выбытий подвижного состава.



Сергей Казачков

Партнер, руководитель практики по работе с компаниями автомобильной промышленности и транспортными предприятиями

Инвестиции и рынки капитала

T: +7 495 937 44 77 (15619)

E: skazachkov@kept.ru



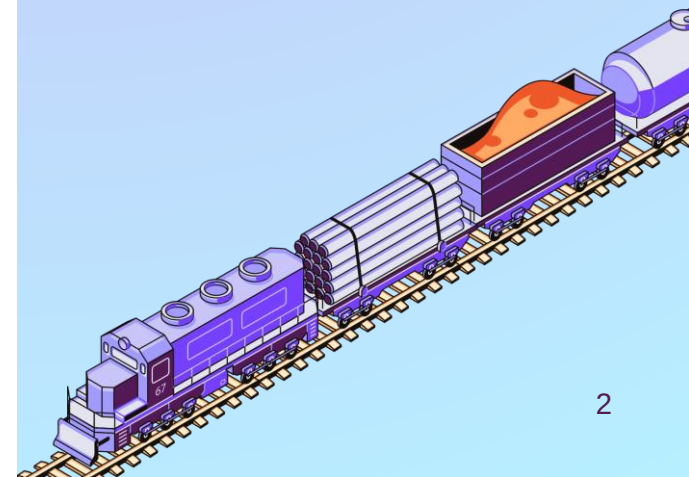
Антон Погодин

Директор

Инвестиции и рынки капитала

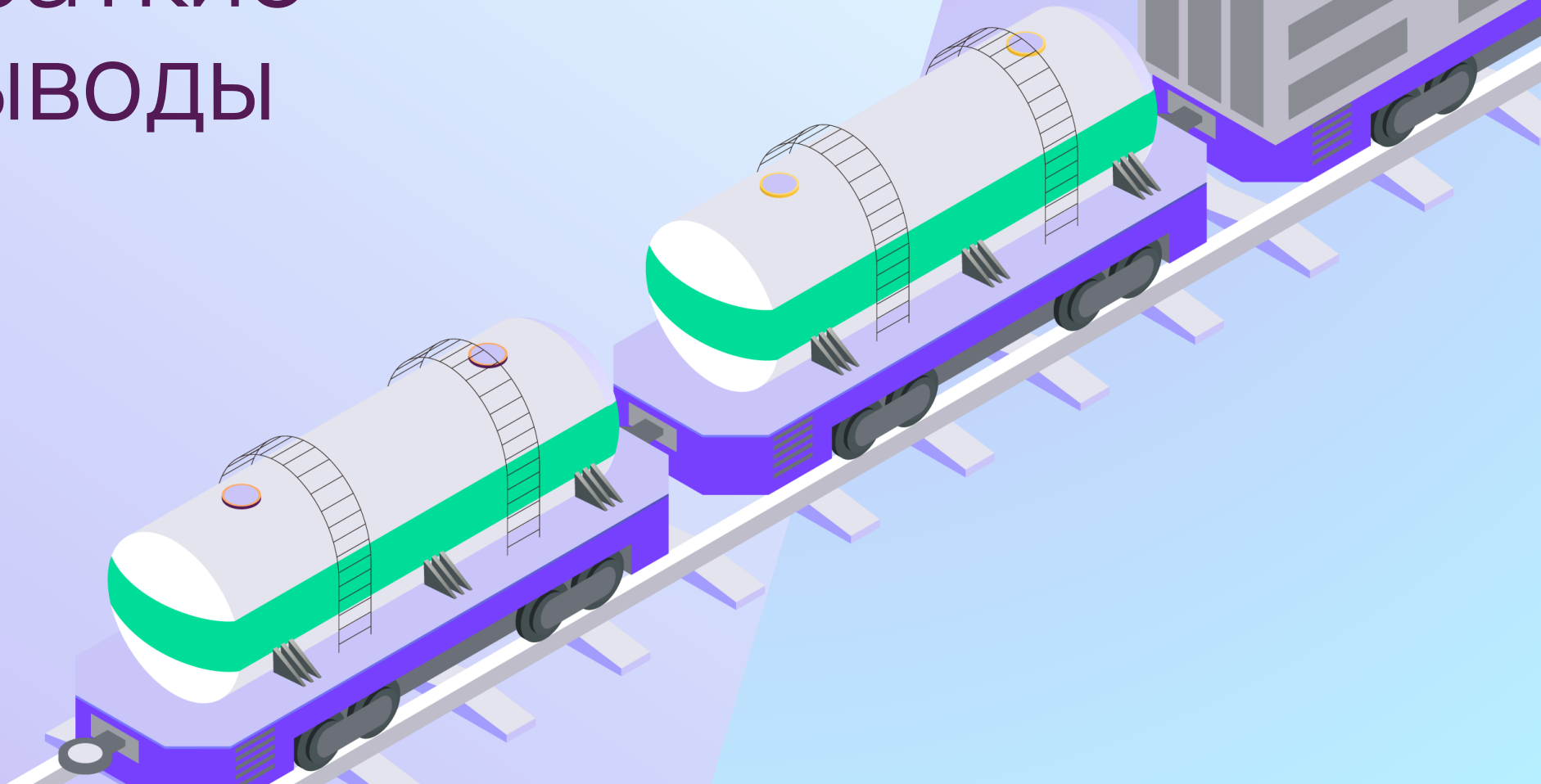
T: +7 (495) 937 44 77 (18979)

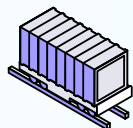
E: antonpogodin@kept.ru



01

Краткие выводы





Размер выбытий полувагонов и цистерн в 2032–2036 гг. может привести к дефициту парка подвижного состава на российском рынке железнодорожных перевозок. На рынке РФ существуют резервы для устранения дефицита, однако их использование потребует усилий со стороны участников рынка.

При сохранении запрета на эксплуатацию железнодорожных вагонов с продлеваемым сроком службы в 2032–2036 гг. наступит пик выбытий подвижного состава в размере около 200 тыс. полувагонов и около 50 тыс. цистерн.

в 2032–2036 гг. среднегодовой размер списаний подвижного состава составит около 50 тыс. полувагонов и около 12,5 тыс. цистерн.

Для сравнения, среднегодовой размер выбытия подвижного состава с 2024 г. по 2031 г. составит около 17 тыс. полувагонов и 7 тыс. цистерн.

Выбытие подвижного состава на рынке РФ, тыс. ед.

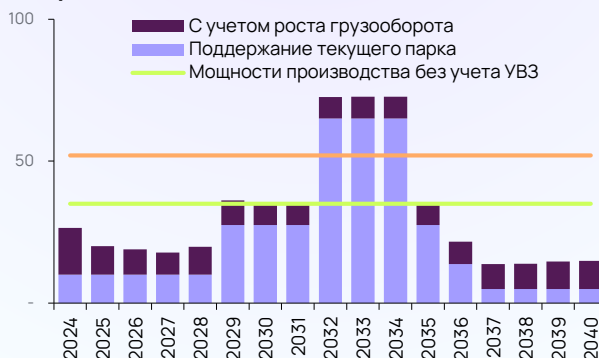


Потребность в общем парке подвижного состава на сети РЖД в 2032–2036 г. может составить от 600 тыс. до 700 тыс. полувагонов и от 260 тыс. до 300 тыс. цистерн, в зависимости от развития потребности в подвижном составе.

При стабильной погрузке (т) на сети РЖД грузооборот (т-км) демонстрирует устойчивый рост, близкий к темпам роста ВВП РФ, на протяжении 20 лет. При условии сохранения данного тренда потребность в парке подвижного состава в период пиковых списаний может составить 700 тыс. полувагонов и 300 тыс. цистерн.

При сохранении потребности в парке на текущем уровне потребность в полувагонах и цистернах может составить около 600 тыс. и 260 тыс. соответственно.

Мощности и потребность в производстве полувагонов, тыс. ед.

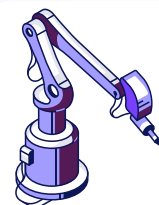


Превышение потребности в производстве подвижного состава над установленными мощностями может привести к дефициту от 90 тыс. до 115 тыс. полувагонов и от 20 до 40 тыс. цистерн в 2032–2036 гг.

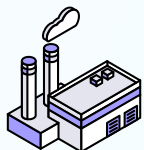
Резервы в виде мощностей УВЗ, задействованных в государственном сегменте с 2022 г., и профицита мощностей 2024–2031 гг. может устранить дефицит полувагонов и цистерн.

Общие мощности производства в РФ составляют 35 тыс. полувагонов в год без учета мощностей УВЗ (52 тыс. полувагонов с учетом УВЗ). В период пиковых выбытий подвижного состава дефицит мощностей производства полувагонов может составить от 90 тыс. (для поддержания текущего парка) до 115 тыс. полувагонов (при условии сохранения тенденции роста грузооборота) без учета мощностей УВЗ.

Дефицит мощностей производства цистерн может составить от 20 тыс. (для поддержания текущего парка) до 40 тыс. (при условии реализации сценария роста грузооборота) без учета мощностей УВЗ.



С учетом УВЗ дефицит мощностей производства в 2032–2036 гг. может составить от 40 до 60 тыс. полувагонов и от 15 тыс. до 25 тыс. ед. цистерн.



Дефицит парка полувагонов 2032–2034 гг. может быть полностью или частично покрыт профицитом мощностей 2024–2031 гг. В сценарии роста грузооборота дефицит полувагонов может привести к издержкам экономики РФ в виде упущенного роста ВВП до 3,8 трлн руб.

Дефицит мощностей в 2032–2034 гг. может быть покрыт за счет профицита мощностей 2024–2031 гг. и 2036–2040 гг.

Профицита мощностей в 2024–2031 гг., без учета УВЗ, достаточно для покрытия дефицита мощностей полувагонов в 2032–2035 гг. для поддержания парка на текущем уровне, однако неэффективная аллокация капитала в таком сценарии может привести к дополнительным издержкам в экономике в размере около 40 млрд руб. в год с 2024 г. по 2033 гг. в текущих ценах.

В случае развития потребности в подвижном составе с учетом тенденций роста грузооборота, профицита мощностей 2024–2031 гг. будет недостаточно для покрытия дефицита 2032–2035 гг.

В таком сценарии кумулятивный дефицит мощностей полувагонов в 2024–2035 гг. может составить около 50 тыс. ед. и может быть устранен к 2038 г. за счет профицита мощностей в 2036–2038 гг.

Издержки для экономики от дефицита полувагонов могут составить до 3,8 трлн руб. при реализации сценария роста грузооборота.

Профицита мощностей производства полувагонов в 2024–2031 гг. (без мощностей УВЗ), достаточно, чтобы покрыть дефицит 2032–2035 гг. на уровне поддержания текущего парка.

Также профицита мощностей 2036–2040 гг. может быть достаточно, чтобы восстановить размер парка полувагонов до текущего уровня к 2038 г., если профицит 2024–2031 гг. не будет задействован в какой-либо мере.

Покрытие дефицита мощностей 2032–2035 гг. за счет производства сверх требуемого парка (профицита) в 2024–2031 гг. может привести к менее эффективной (в сравнении с оптимальной) аллокации капитала (излишнему предложению подвижного состава) в экономике РФ. Издержки для экономики в этом случае могут составить около 40 млрд руб. в год в течение 2024–2033 гг.

В то же время, если профицит мощностей производства полувагонов 2024 – 2031 гг. не будет задействован в какой-либо мере, дефицит полувагонов с 2032 г. по 2040 г. может составить от 55 тыс. ед. до 65 тыс. ед. в год в среднем, в зависимости от сценария развития потребности в подвижном составе, а негативный эффект на экономику РФ может составить от 2,0 трлн руб. за 2032–2038 гг. до 3,8 трлн руб. за 2032–2040 гг. в виде упущенного роста ВВП.

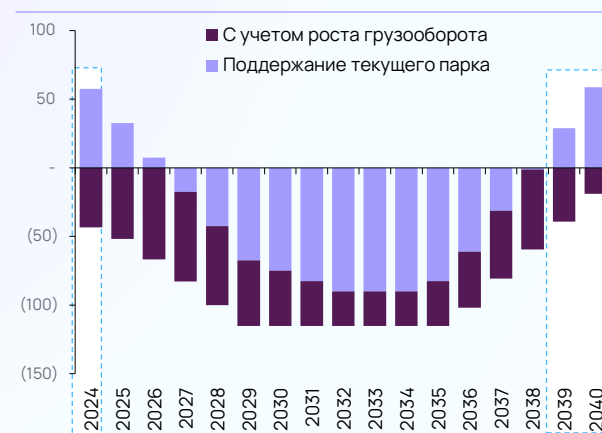
Основными выгодоприобретателями в таком сценарии будут собственники подвижного состава с минимальными выбытиями парка в 2030 – 2040 гг., а большая часть издержек ляжет на грузоотправителей и бюджет РФ.

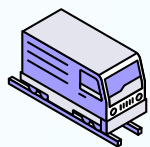
При сохранении исторической тенденции роста грузооборота, потребность в подвижном составе может быть выше, чем просто поддержание парка на текущем уровне. В таком сценарии потребность в полувагонах на сети РЖД может вырасти с 600 тыс. до 700 тыс. ед.

В этом случае профицита мощностей 2024–2031 гг. будет недостаточно для покрытия дефицита 2032–2035 гг., а совокупный дефицит 2024–2035 гг. составит около 50 тыс. полувагонов, который может быть устранен к 2038 г., при полном задействовании производственных мощностей с 2024 г. по 2038 г.

Результаты такого сценария развития потребности в подвижном составе могут привести к неэффективной аллокации капитала с издержками для экономики около 45 млрд руб. в год в 2024 – 2031 гг. и издержками для экономики РФ в виде упущенного роста ВВП из-за дефицита подвижного состава в размере 0,8 трлн руб. за 2032 – 2037 гг.

Кумулятивный баланс мощностей полувагонов, без УВЗ, тыс. ед.





Перевод мощностей УВЗ в гражданский сегмент может полностью покрыть дефицит полувагонов или сократить издержки для экономики РФ до 1,1 трлн руб., в зависимости от сценария развития потребности в полувагонах и сроках перевода мощностей УВЗ.

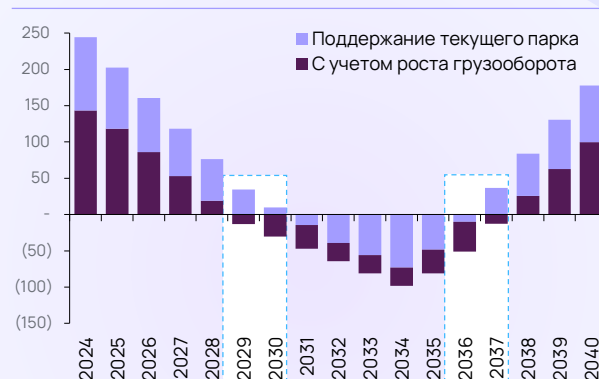
С учетом мощностей УВЗ производители подвижного состава РФ могут полностью удовлетворить потребность в парке полувагонов даже в сценарии роста грузооборота.

2029–2030 гг. – наиболее оптимальный срок перевода мощностей УВЗ в гражданский сегмент в полном объеме, при любом сценарии развития потребности в подвижном составе.

Перевод мощностей УВЗ в гражданский сегмент в 2029–2030 гг. позволит снизить издержки от менее эффективной аллокации капитала до 30 млрд руб. в год в течение 2029–2033 гг., а также устранить издержки дефицита полувагонов для экономики РФ в сценарии роста грузооборота и, как следствие, высокой потребности в подвижном составе.

Если профицит 2024–2031 гг. не будет задействован в какой-либо мере, (1) перевод мощностей УВЗ в гражданский сегмент с 2032 г. и (2) профицит мощностей 2035–2037 гг. позволят покрыть дефицит 2032–2035 гг. уже к 2037 г., с издержками для экономики РФ от дефицита полувагонов до 1,1 трлн руб. за 2032–2036 гг.

Кумулятивный баланс мощностей полувагонов с УВЗ, тыс. ед.



Слабопрогнозируемые возможности снижения дефицита полувагонов: технологическое развитие и временный мораторий на выбытие подвижного состава

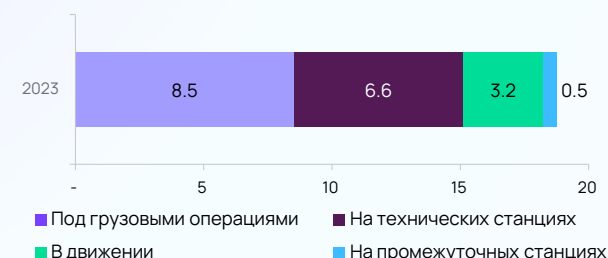
В рамках наших оценок потребности в подвижном составе и издержек для экономики РФ мы не учитывали эффекты от развития технологий грузоперевозок на сети РЖД.

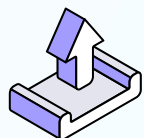
В частности, инициативы РЖД по росту доли инновационных полувагонов, внедрение телематического оборудования и иные меры могут снизить потребность в подвижном составе на сети РЖД и издержки экономики РФ от дефицита полувагонов.

Однако эти меры, скорее всего, будут иметь ограниченный эффект. Например, рост грузоподъемности полувагонов в результате замещения текущего парка инновационными полувагонами может привести к увеличению времени погрузки (под грузовыми операциями), доля которого составляет 8,5 дней от общей оборачиваемости в 18,8 дней за 2023 г. Внедрение телематического оборудования, в свою очередь, может сократить лишь время полувагона в движении, которое составляет 3,2 дня (17%) от общей оборачиваемости вагонов на сети РЖД.

С учетом ограниченности влияния таких мер, а также ввиду недостаточности информации в публичных источниках мы не учитывали и не оценивали возможные эффекты от их реализации. Мы также не рассматривали возможность введения временного моратория на выбытие подвижного состава из-за слабой прогнозируемости такой меры.

Оборачиваемость вагонов на сети РЖД, количество дней





Дефицит парка цистерн 2034–2036 гг. может быть полностью или частично покрыт профицитом мощностей 2024–2033 гг. В сценарии роста грузооборота дефицит цистерн может привести к издержкам экономики РФ в виде упущенного роста ВВП до 1,1 трлн руб.

Пик выбытий цистерн на рынке ж/д перевозок РФ придется на 2034–2036 гг.

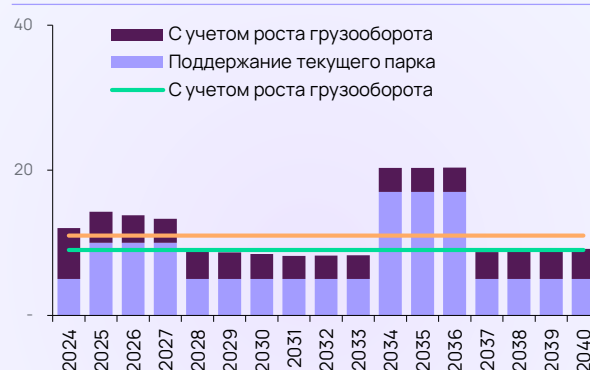
Дефицит мощностей производства цистерн в 2034–2036 гг. может составить от 20 тыс. до 40 тыс. ед., в зависимости от сценария развития потребности в подвижном составе и без учета мощностей УВЗ.

Общие мощности производства цистерн в РФ составляют около 9 тыс. ед. в год без учета мощностей УВЗ (около 11 тыс. ед. с учетом УВЗ).

При этом, только для поддержания парка цистерн на текущем уровне потребность в производстве с 2024 г. по 2040 г. составит около 7 тыс. цистерн в год. Профицит мощностей без УВЗ за 2024–2040 гг. может составить 17 тыс. ед. (для поддержания парка цистерн на текущем уровне). Дефицит мощностей за 2024–2040 гг. может составить 45 тыс. ед. (при реализации сценария роста грузооборота).

С учетом УВЗ баланс мощностей производства цистерн за 2024 – 2040 гг. может составить от 50 тыс. ед. профицита (для поддержания парка на текущем уровне) до 15 тыс. ед. дефицита (при условии роста грузооборота).

Мощности и потребность в производстве цистерн, тыс. ед.

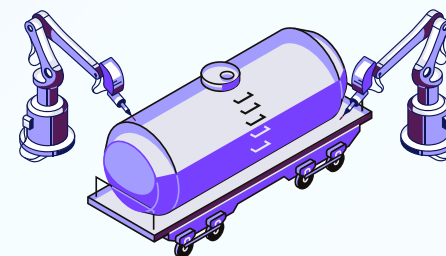
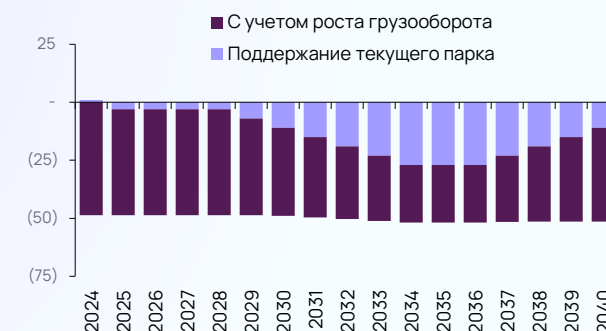


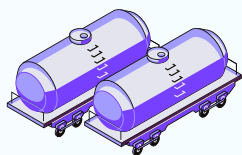
Без учета мощностей УВЗ производители цистерн способны удовлетворить потребность в поддержании текущего парка за счет профицита мощностей 2024–2033 гг.

Покрытие дефицита мощностей 2034–2036 гг. за счет производства сверх требуемого парка (профицита) в 2024–2033 гг. может привести к менее эффективной (в сравнении с оптимальной) аллокации капитала (излишнему предложению подвижного состава) в экономике РФ. Издержки для экономики от менее эффективной аллокации капитала могут составить около 6 млрд руб. в год в течение 2024–2035 гг.

В тоже время, если профицит мощностей производства цистерн 2024–2033 гг. не будет задействован в какой-либо мере, дефицит цистерн с 2034 г. по 2040 г. может составить от 15 тыс. ед. до 30 тыс. ед. в год в среднем, в зависимости от сценария развития потребности в подвижном составе, а негативный эффект на экономику РФ за 2034–2040 гг. может составить от 0,5 трлн руб. до 1,1 трлн руб. в виде упущенного роста ВВП.

Кумулятивный баланс мощностей производства цистерн, без УВЗ, тыс. ед.





Перевод мощностей УВЗ в гражданский сегмент может полностью покрыть дефицит цистерн или сократить издержки для экономики РФ с 1,1 трлн руб. до 0,0-0,8 трлн руб. в зависимости от сценария развития потребности в полувагонах и сроках перевода УВЗ.

Перевод мощностей УВЗ в гражданский сегмент с 2024 г. в полном объеме может покрыть потребность в подвижном составе в 2024–2036 гг., с дефицитом в 15 тыс. ед., при реализации сценария роста грузооборота, и профицитом около 50 тыс. цистерн (при реализации сценария развития потребности в парке цистерн на текущем уровне).

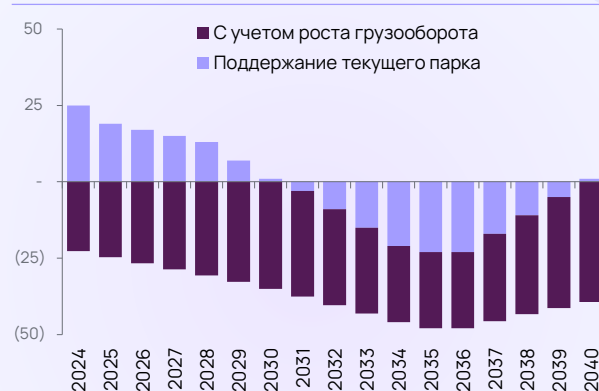
Мощности УВЗ могут сократить издержки от возможного дефицита цистерн для экономики РФ до 0,0–0,4 трлн руб. в зависимости от сценария развития потребности в подвижном составе.

Производители подвижного состава РФ могут удовлетворить потребность в парке цистерн с дефицитом в сценарии роста грузооборота в 15 тыс. ед. накопленным итогом, если мощности УВЗ перевести в гражданский сегмент с 2024 г. в полном объеме.

Дефицит цистерн может увеличиваться 2 тыс. ед. на каждый год переноса перевода мощностей УВЗ в гражданский сегмент.

После 2036 г. профицит мощностей производства цистерн составит от 10 тыс. ед. до 25 тыс. ед. в зависимости от сценария развития потребности в парке цистерн.

Кумулятивный баланс мощностей цистерн с УВЗ, тыс. ед.



Перевод мощностей УВЗ в гражданский сегмент с 2024 г. может сократить издержки для экономики РФ до 0,0–0,8 трлн руб. за 2024–2040 гг. в зависимости от сценария развития потребности в парке цистерн на рынке РФ.

Слабопрогнозируемые возможности снижения дефицита полувагонов: технологическое развитие и временный мораторий на выбытие подвижного состава

Аналогично анализу баланса возможного спроса и предложения полувагонов, при анализе баланса возможного спроса и предложения цистерн мы не учитывали возможные эффекты от реализации инициатив РЖД и операторов подвижного состава по развитию технологий перевозок на сети РЖД.

Также мы не рассматривали возможность введения временного моратория на выбытие подвижного состава или увеличение срока эксплуатации подвижного состава ввиду слабой прогнозируемости такой меры.

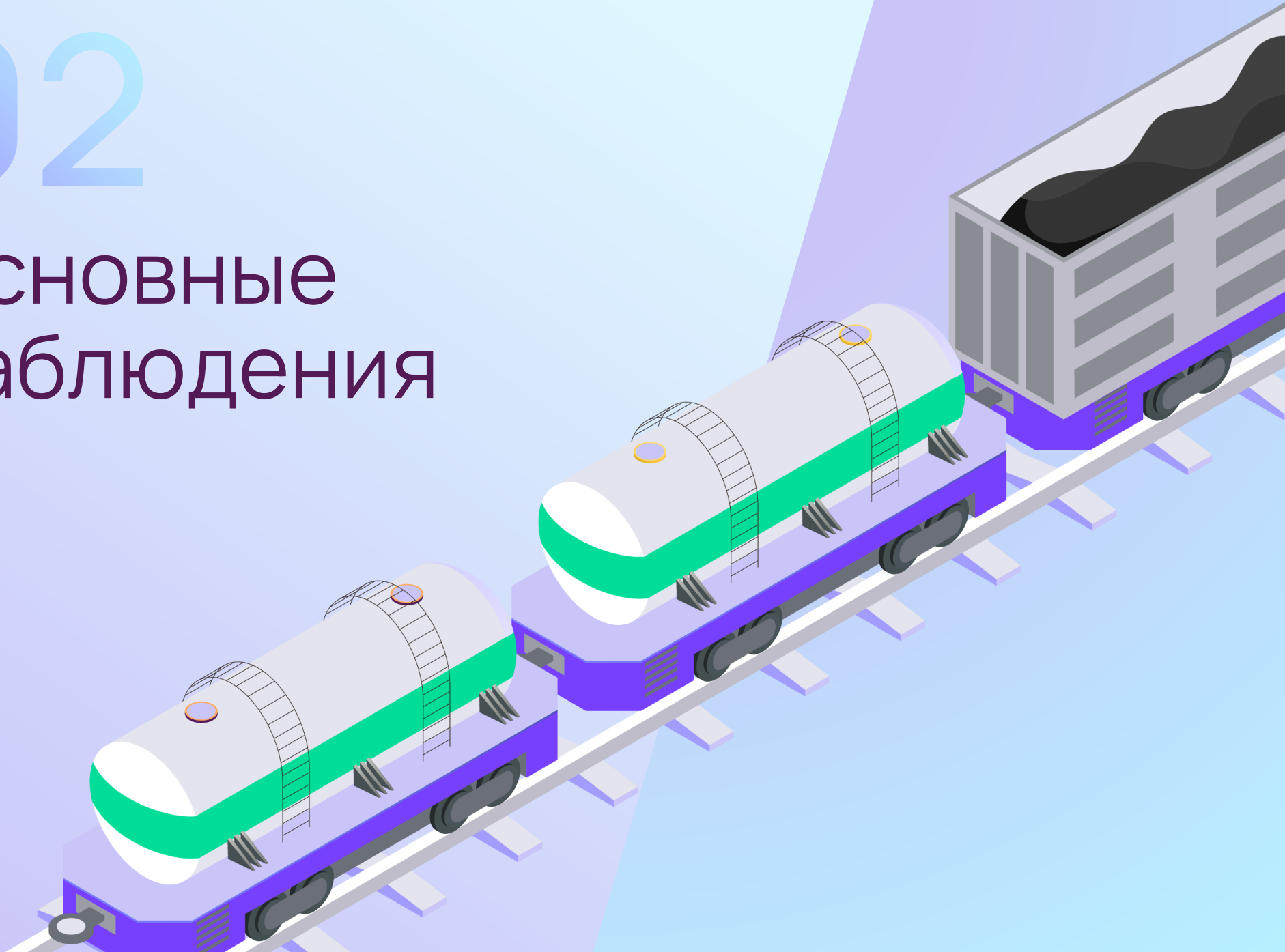
Оценка мощностей производства полувагонов и цистерн

Производители подвижного состава могут использовать часть мощности производства, в зависимости от технологий и производственного процесса, под производство различных типов подвижного состава. В своих оценках мощностей производства полувагонов и цистерн мы использовали (1) большее значение из данных в открытом доступе по мощности производства по отдельным типам подвижного состава и (2) максимальный фактический результат производства по отдельным типам подвижного состава за последние 5 лет. С учетом подхода к оценке мощностей производства отдельных типов подвижного состава и нашего опыта взаимодействия с вагоностроителями, фактические мощности производства отдельных видов подвижного состава могут быть как выше, так и ниже приведенных в настоящем исследовании, в пределах 10%.

Также ввиду невозможности оценить мощности УВЗ, задействованные и закрепленные за производством для гражданского сектора с обоснованной уверенностью, мы оценивали мощности производства либо с, либо без мощностей УВЗ в полном объеме.

02

Основные наблюдения

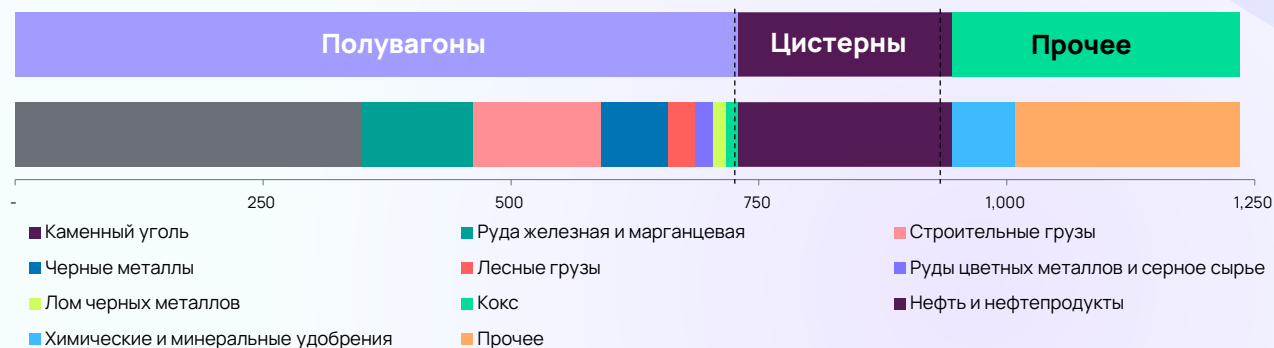


Формирование спроса на типы подвижного состава



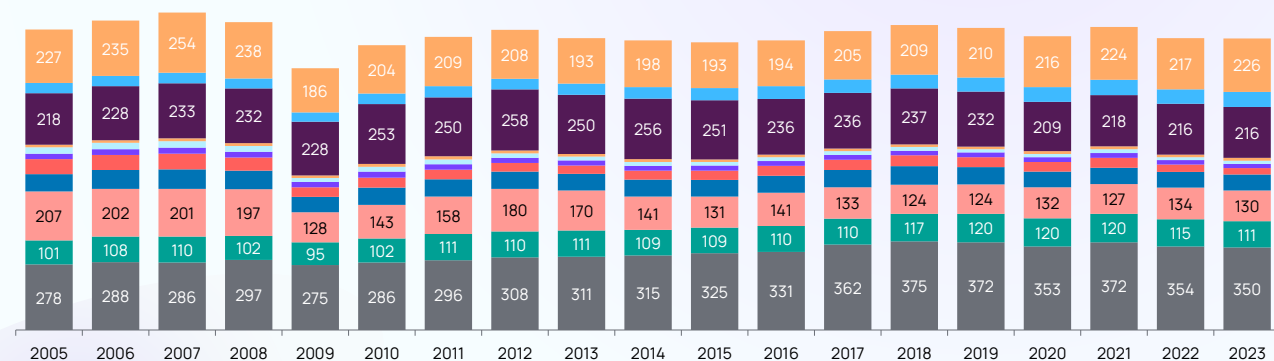
Грузовая база и структура парка подвижного состава на сети РЖД в обозримой перспективе не претерпят изменений без структурных изменений в экономике РФ.

Структура погрузки на сети РЖД в 2023 г., млн т⁽¹⁾



Источник: (1) РЖД, (2) Анализ Кепт

Погрузка на сети РЖД, млн т



Источник: (1) РЖД, (2) анализ Кепт

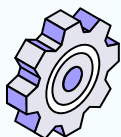
На протяжении 19 лет основным грузом на сети РЖД были уголь, железная руда, металлы, лесные грузы, нефть и нефтепродукты, совокупная доля которых колебалась от 77% до 81% в 2005–2023 гг.

Структура грузовой базы на сети РЖД не претерпела существенных изменений за 2005–2023 гг., с небольшим трендом на рост погрузки угля, заместившего снижение погрузки строительных грузов.

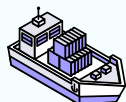
Возможным условием изменения структуры парка подвижного состава на сети РЖД является структурная трансформация экономики РФ, которая могла бы повлечь изменения в структуре экспорта в частности и грузовой базы на сети РЖД в целом.

С учетом слабой прогнозируемости таких изменений и трудности оценки размера эффектов от такой трансформации, в процессе нашего анализа мы исходили из предположения о сохранении структуры грузовой базы на сети РЖД в обозримой перспективе.

Основные грузовые ж/д маршруты

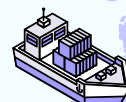


Кузбасс – основной центр отправления грузовой базы полувагонов. Ключевым конечным потребителем является Китай. Высокая загрузка восточного направления сети РЖД вынуждает грузоотправителей направлять часть груза через порты Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов, что снижает рентабельность грузоотправителей.



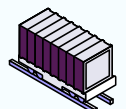
Северо-Западный бассейн

	2022	2023
Экспорт угля, млн т	53,4	55,8
	1 кв. 2024	2 кв. 2024
Энергетический уголь FCA Кузбасс, (\$/т)	11	9



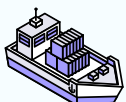
Азово-Черноморский бассейн

	2022	2023
Экспорт угля, млн т	35,4	30,1
	1 кв. 2024	2 кв. 2024
Энергетический уголь FCA Кузбасс, (\$/т)	9	18



Пограничные переходы

	2022	2023
Экспорт угля, млн т	15,3	16,0

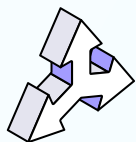


Дальневосточный бассейн

	2022	2023
Экспорт угля, млн т	93,5	94,2
	1 кв. 2024	2 кв. 2024
Энергетический уголь FCA Кузбасс, (\$/т)	35	34

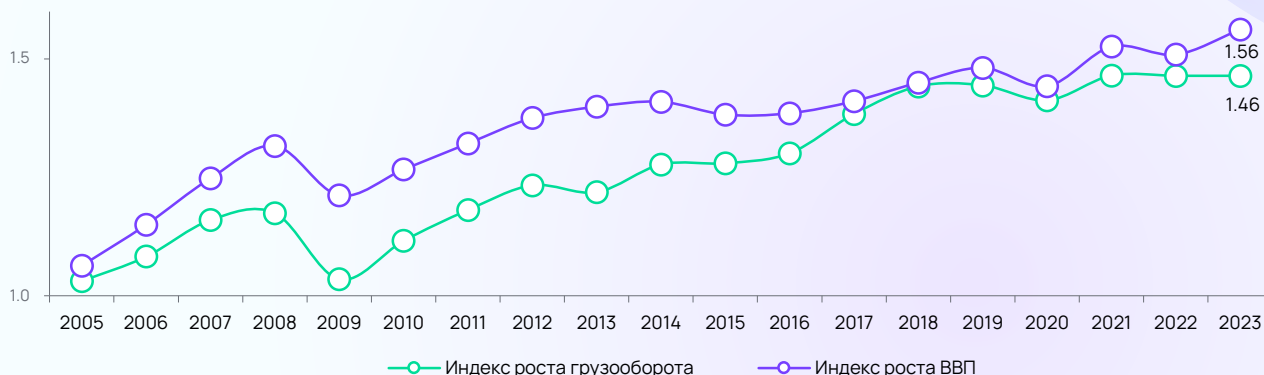
Источник: (1) публичные онлайн-источники, (2) анализ Кепт

Грузооборот на сети РЖД



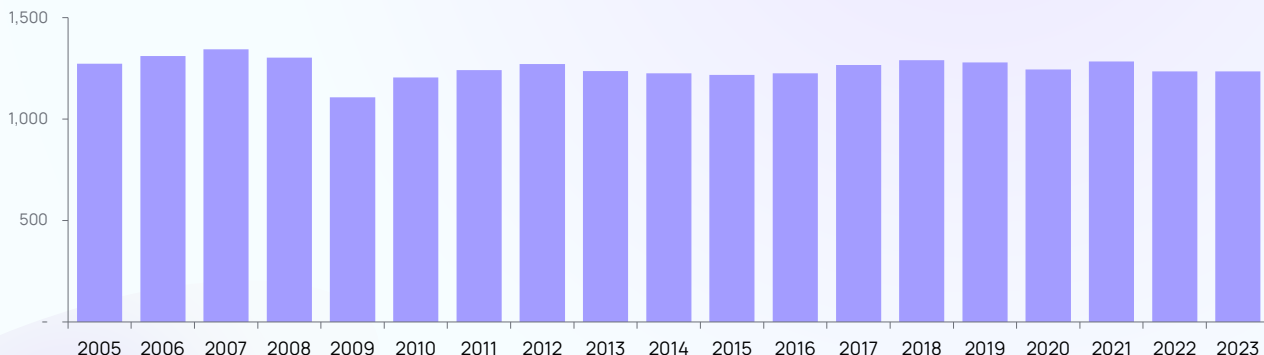
Основным драйвером роста грузооборота при стабильной погрузке на сети РЖД могло стать увеличение внутреннего логистического плеча. Сохранение данной тенденции может существенно повлиять на потребность в парке подвижного состава в будущем.

Индекс роста грузооборота



Источник: (1) Росстат, (2) анализ Kept

Погрузка на сети РЖД, млн т



Источник: (1) РЖД, (2) анализ Kept

Погрузка на сети РЖД сохранялась стабильной на протяжении последних 19 лет, в диапазоне от 1,20 до 1,34 млрд тонн, не считая результатов 2009 г., когда погрузка составила 1,11 млрд тонн.

При этом грузооборот (т-км) демонстрировал устойчивый рост, на уровне динамики реального ВВП РФ, увеличившись за 19 лет в 1,5 раза:

- средний пробег груза на сети РЖД вырос с 1 459 км в 2005 г. до 2 136 км в 2023 г.

Рост грузооборота на фоне стабильной погрузки на сети РЖД мог быть обусловлен в первую очередь увеличением внутреннего логистического плеча РФ от ворот предприятий до портов и погранпереходов.

Рост внутреннего логистического плеча мог произойти в результате окончания отработки более рентабельных месторождений экспортных товаров и перехода к отработке менее рентабельных месторождений, расположенных на большем расстоянии от пунктов назначения.

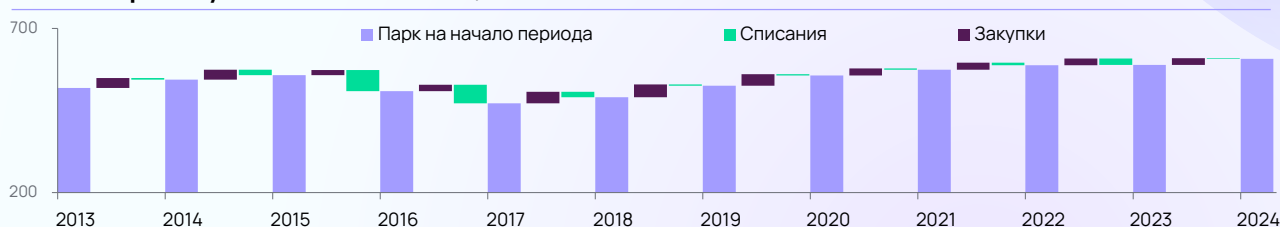
Сохранение данной тенденции в будущем может оказать существенное влияние на потребность в подвижном составе на сети РЖД.

Развитие парка полувагонов на сети РЖД

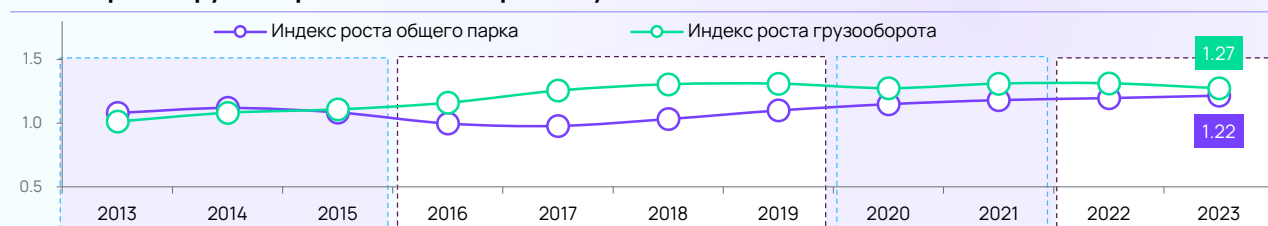


Расхождение в фактическом балансе парка полувагонов и требуемом парке, с учетом роста грузооборота, определяло уровень ставок аренды полувагонов.

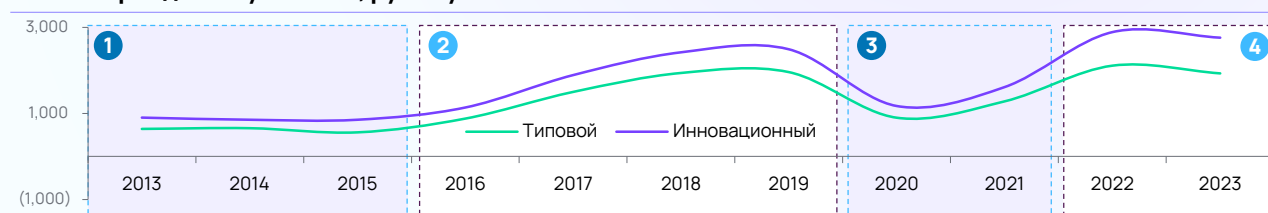
Общий парк полувагонов на сети РЖД, тыс. ед.



Индекс роста грузооборота и общего парка полувагонов^а



Ставки аренды полувагонов, руб./сутки



За последние 10 лет среднегодовой парк полувагонов вырос на 100 тыс. ед. и составил около 600 тыс. ед. на начало 2024 г.

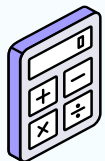
Снижение парка в 2015–2016 гг. сопровождалось значительным выбытием полувагонов в размере более 100 тыс. ед.

- 1 2013–2015 гг. были периодом относительно стабильных ставок на подвижной состав. Ставки аренды типового полувагона находились на уровне 600 руб./сутки.
- 2 Снижение парка на фоне роста грузооборота привело к существенному росту ставок аренды подвижного состава, которые выросли с 500 руб. до 2 000 руб./сутки за типовой полувагон.
- 3 Восстановление парка полувагонов, а также ограничительные меры, введенные правительствами различных стран в 2020 г., привели к снижению ставок аренды до 1 000 руб./сутки за типовой полувагон.
- 4 В 2022 г. в связи с масштабными макроэкономическими сдвигами, прежде всего с переориентацией грузов на восток, а также в связи с инфраструктурными ограничениями ж/д перевозок ставки за типовой полувагон выросли до 2 000 руб./сутки за типовой полувагон.

Примечание: (а) значения 2012 г. приняты за 1.

Источник: (1) РЖД, (2) Росстат, (3) внешние источники, (4) анализ Kept

Развитие парка цистерн на сети РЖД



Ставки на аренду цистерн демонстрировали устойчивый рост несмотря на снижение грузооборота. В связи с сокращением экспорта нефти по трубопроводу с 2022 г. грузооборот цистерн может перейти к росту в обозримой перспективе.

Общий парк цистерн на сети РЖД, тыс. ед.



Индекс роста грузооборота и общего парка цистерн^а



Ставки аренды цистерн, руб./сутки



Примечание: (а) значения 2012 г. приняты за 1.

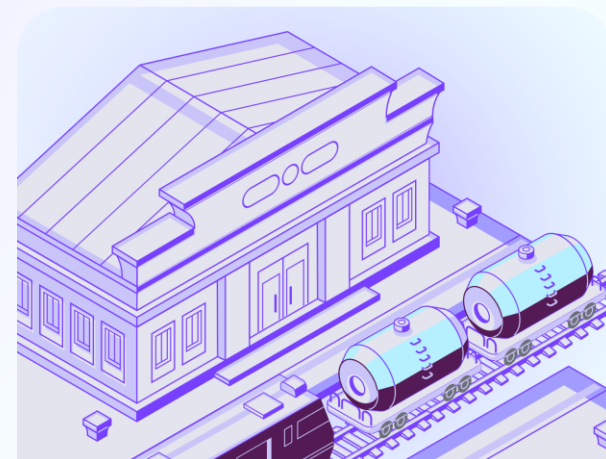
Источник: (1) РЖД, (2) Росстат, (3) внешние источники, (4) анализ Kept

За последние 10 лет среднегодовой парк цистерн сократился на 25 тыс. ед. (около 10%) и составил около 250 тыс. ед. на начало 2024 г.

Грузооборот цистерн за аналогичный период сократился на 25%.

В отличие от ставок аренды полувагонов, ставки аренды цистерн демонстрировали большую стабильность и устойчиво росли на 5–10% в год.

С учетом сокращения трубопроводных поставок нефтепродуктов с 2022 г. в обозримой перспективе может произойти рост грузооборота нефтеналивных цистерн.

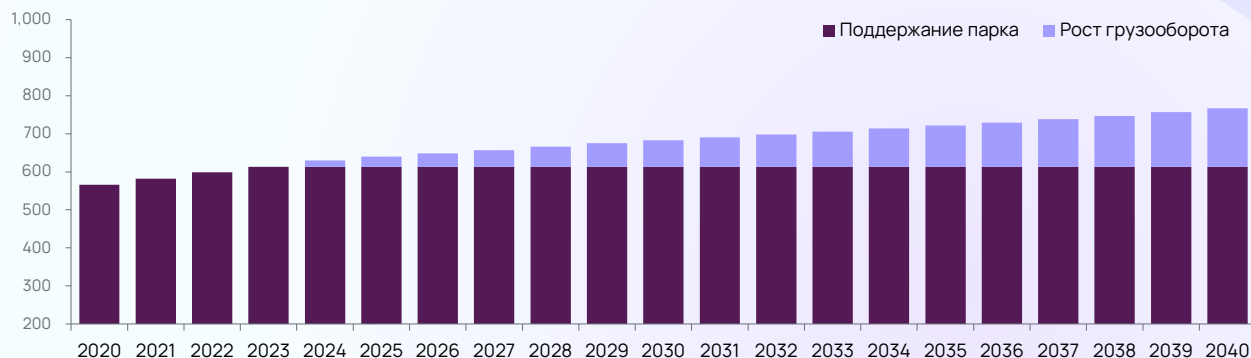


Потребность в парке подвижного состава



При условии сохранения исторической тенденции роста грузооборота грузовой базы полувагонов и цистерн в связи с сокращением трубопроводных поставок нефтепродуктов, потребность в парке подвижного состава может составить более 750 тыс. полувагонов и более 320 тыс. цистерн к 2040 г.

Возможное развитие потребности в полувагонах на сети РЖД, тыс. ед.



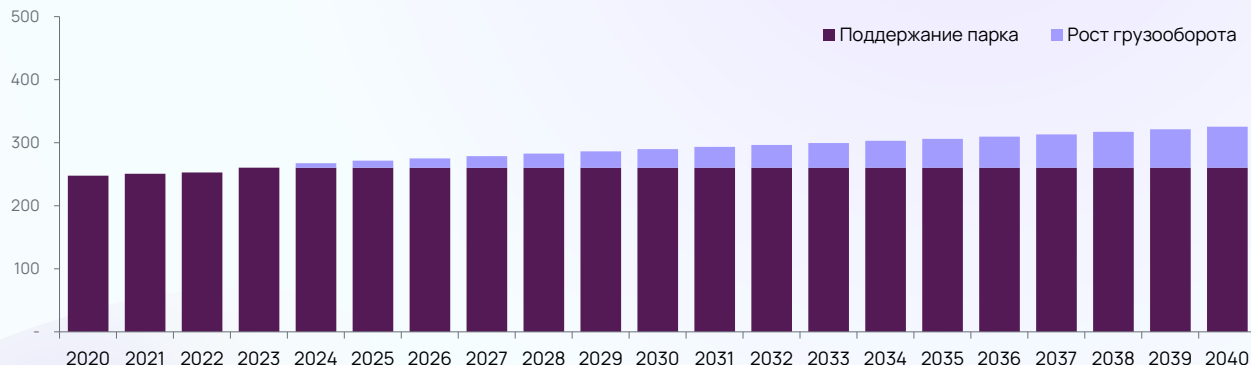
По состоянию на начало 2024 г. парк полувагонов на сети РЖД составил около 600 тыс. ед., а парк цистерн около 250 тыс. ед.

Если сохранится тенденция увеличения грузооборота для грузовой базы полувагонов в связи с ростом внутреннего логистического плеча и роста грузооборота грузовой базы цистерн в связи с сокращением трубопроводных поставок, то потребность в парке может составить более 750 тыс. ед. полувагонов и более 320 тыс. ед. цистерн к 2040 г.

Среднегодовой темп роста (CAGR) парка в 2024–2040 гг. в таком сценарии может составить 1,0–1,5 %.

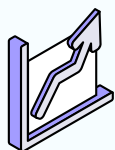
По состоянию на конец июня 2024 г. парк полувагонов увеличился на 13,4 тыс. ед., а парк цистерн – на 4 тыс. ед., что соответствует ожиданию роста парка в 2024 г. (17 тыс. и 7 тыс. полувагонов и цистерн соответственно) с учетом увеличения грузооборота.

Возможное развитие потребности в цистернах на сети РЖД, тыс. ед.



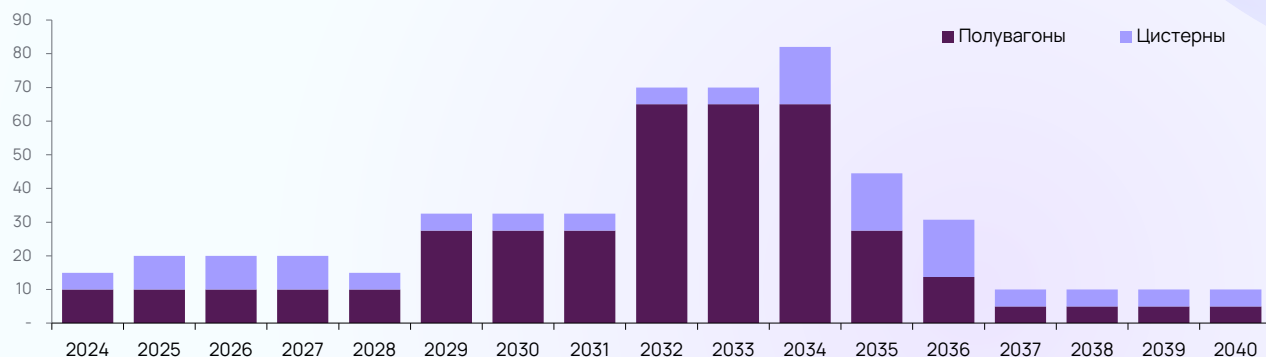
Источник: (1) РЖД, (2) EIU, (3) анализ Kept

Выбытие парка подвижного состава



С 2016 г. в на российском рынке введен запрет на эксплуатацию ж/д вагонов с продлеваемым сроком службы. Только для поддержания парка на текущем уровне в 2024–2040 гг. потребность в производстве подвижного состава составит около 24 тыс. полувагонов и 7 тыс. цистерн в год.

Выбытие подвижного состава, тыс. ед.



В течение 2024–2040 гг. ожидается выбытие порядка 400 тыс. полувагонов и около 120 тыс. цистерн.

Пик выбытий подвижного состава придется на 2032–2036 гг.

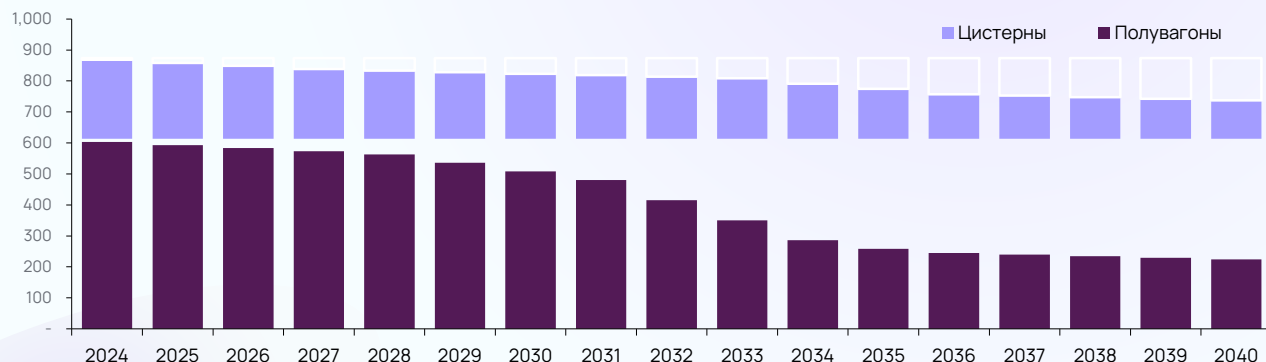
Без замещения выбывающего подвижного состава текущий парк полувагонов сократится более чем наполовину к 2034 г., а текущий парк цистерн – наполовину к 2040 г.

Среднегодовая потребность в производстве полувагонов и цистерн только на поддержание текущего парка может составить порядка 24 тыс. ед. и 7 тыс. ед. соответственно.

Фактическое производство полувагонов и цистерн за 6 мес. 2024 г. составило 13,6 тыс. ед. и 5,5 тыс. ед. соответственно.

На 2024 г. приходится выбытий только 3 тыс. полувагонов и 5 тыс. цистерн.

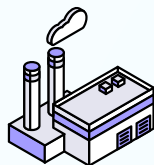
Текущий парк подвижного состава с учетом списаний



Источник: (1) РЖД, (2) внешние источники, (3) анализ Kept

Производители подвижного состава в РФ

kept



Игроки рынка продолжают развивать мощности производства подвижного состава. Совокупные мощности по производству подвижного состава в РФ на дату анализа составляют около 52 тыс. полувагонов и 11 тыс. цистерн в год (без учета УВЗ 35 тыс. и 9 тыс. в год соответственно).

«НПК ОВК»

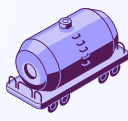
Мощность, тыс. ед.

17



Полувагоны

1



Цистерны

РМ Рейл

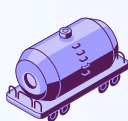
Мощность, тыс. ед.

3



Полувагоны

5



Цистерны

Энгельсский ЗМК

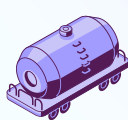
Мощность, тыс. ед.

1



Полувагоны

н/д



Цистерны

«Уралвагонзавод»

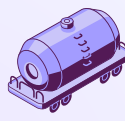
Мощность, тыс. ед.

17



Полувагоны

2



Цистерны

«Алтайвагон»

Мощность, тыс. ед.

7



Полувагоны

1

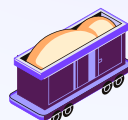


Цистерны

Прочие производители

Мощность, тыс. ед.

6



Полувагоны

1



Цистерны

С 2022 г. мощности УВЗ частично переориентированы с гражданского на государственный сегмент.

В 2023 г. УВЗ произвел 7 тыс. грузовых вагонов, из них 4 тыс. платформ, 2 тыс. цистерн и 1 тыс. полувагонов.

В первом полугодии 2024 г. УВЗ произвел 5 тыс. грузовых вагонов, из них 2,5 тыс. полувагонов, 1,5 тыс. цистерн и 1 тыс. платформ.

«Новотранс» сертифицировал первые грузовые вагоны собственного производства на «Бийском вагоностроительном заводе». Также «Новотранс» планирует запустить выпуск зерновозов и полувагонов на базе «Балтийского вагоноремонтного завода», мощность 4 тыс. ед. к 2030 г.

«Рославльский ВРЗ» планирует увеличить производство грузовых вагонов с 4,1 тыс. ед. в 2023 г. до 7,5 тыс. ед.

«НовоТехРейл» планирует в 2024 г. начать серийное производство 150 грузовых вагонов в месяц (полувагонов, цистерн, крытых вагонов).

Примечание: (а) данные приведены с учетом округлений до тысяч

Источник: (1) публичные онлайн-источники, (2) анализ Кепт

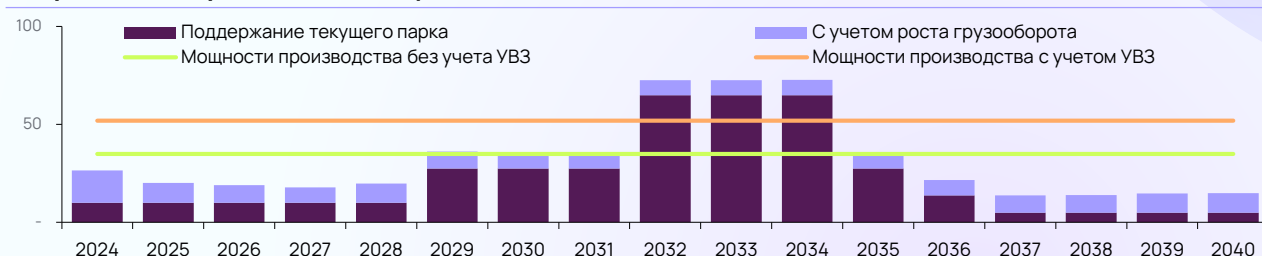
© 2024 г. АО «Кэпт». Все права защищены.

Баланс спроса и установленных мощностей производства полувагонов



Без учета мощностей УВЗ в 2032–2034 гг. на рынке ж/д перевозок может возникнуть дефицит мощностей производства полувагонов в размере 90–120 тыс. ед. Перевод мощностей УВЗ в полном объеме из государственного в гражданский сегмент может нивелировать дефицит 2032–2034 гг. без загрузки мощностей сверх потребности производства в 2024–2028 гг.

Потребность в производстве полувагонов, тыс. ед.



В 2032 – 2034 гг. в результате пика выбытий полувагонов возникнет дефицит мощностей в размере 90–120 тыс. ед., без учета мощностей УВЗ (40–60 тыс. ед. с УВЗ).

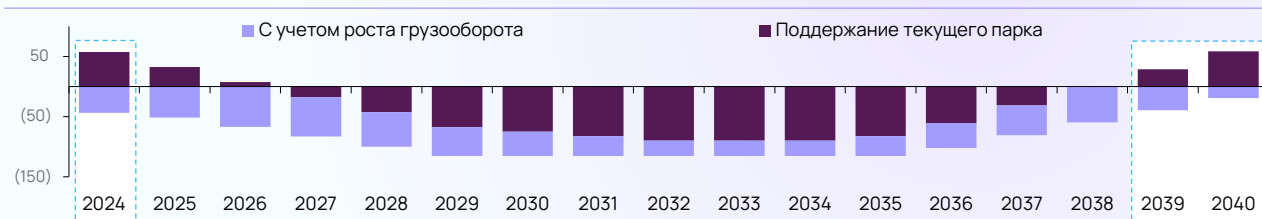
Дефицит мощностей 2032–2034 гг. может быть снижен переводом мощностей УВЗ из государственного сектора в гражданский, а также может быть покрыт имеющимся профицитом мощностей производства 2024–2031 гг.

Мощностей производства полувагонов на рынке РФ без УВЗ достаточно, чтобы поддерживать текущий парк полувагонов в 2024–2034 гг. с профицитом около 50 тыс. ед. и профицитом около 50 тыс. ед. в 2035–2040 гг.

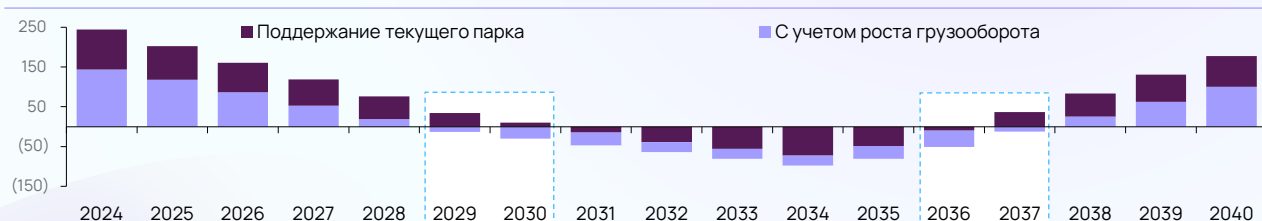
При росте грузооборота и, как следствие, росте потребности в парке полувагонов текущих мощностей без учета УВЗ недостаточно, чтобы покрыть дефицит 2032–2034 гг. Кумулятивный дефицит 2024–2034 гг. составит около 50 тыс. ед.

Перевод мощностей УВЗ в полном объеме из государственного в гражданский сегмент в 2029–2030 гг. может нивелировать дефицит 2032–2034 гг. без загрузки мощностей сверх потребности производства в 2024–2028 гг.

Кумулятивный баланс мощностей без УВЗ, тыс. ед.^а



Кумулятивный баланс мощностей с УВЗ, тыс. ед.^а

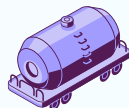


Примечание: (а) кумулятивные балансы с УВЗ и без УВЗ приведены к 2034 и от 2034 г.

Источник: (1) публичные онлайн-источники, (2) внешние источники, (3) анализ Кепт

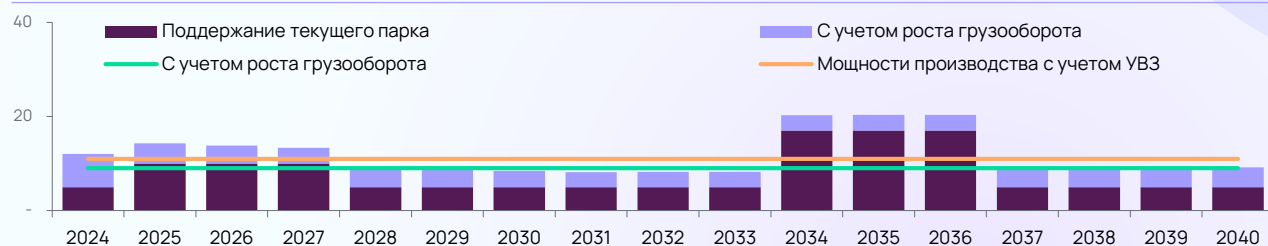
© 2024 г. АО «Кэпт». Все права защищены.

Баланс спроса и установленных мощностей производства цистерн

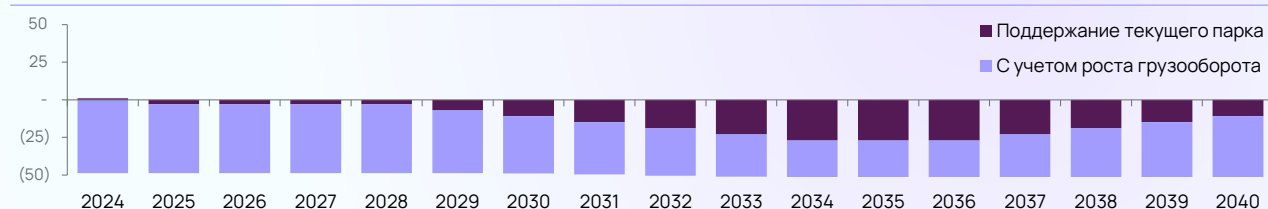


Без учета мощностей УВЗ в 2034–2036 гг. на рынке ж/д перевозок может возникнуть дефицит мощностей производства цистерн в размере 20–30 тыс. ед. Перевод мощностей УВЗ в полном объеме из государственного сектора в гражданский даже в 2024 г. не сможет нивелировать дефицит 2034–2036 гг. в полном объеме при условии роста грузооборота.

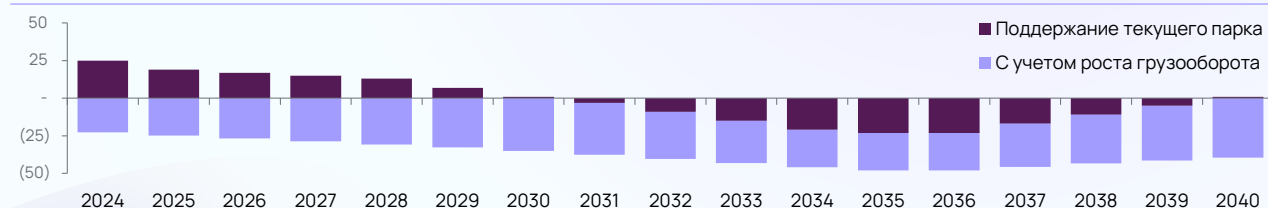
Потребность в производстве цистерн, тыс. ед.



Кумулятивный баланс мощностей без УВЗ, тыс. ед.^а



Кумулятивный баланс мощностей с УВЗ, тыс. ед.^а



Примечание: (а) кумулятивные балансы с УВЗ и без УВЗ приведены к 2034 и от 2034 г.

Источник: (1) публичные онлайн-источники, (2) внешние источники, (3) анализ Kept

В 2034–2036 гг. в результате пика выбытий цистерн возникнет дефицит мощностей в размере 20–30 тыс. ед., без учета мощностей УВЗ (15–25 тыс. ед. с УВЗ).

Дефицит мощностей 2034–2036 гг. может быть снижен переводом мощностей УВЗ из государственного в гражданский сегмент, а также может быть покрыт имеющимся профицитом мощностей производства 2024–2031 гг.

Мощностей производства цистерн на рынке РФ без УВЗ достаточно, чтобы поддерживать текущий парк цистерн.

При росте грузооборота и, как следствие, росте потребности в парке цистерн текущих мощностей без учета УВЗ недостаточно, чтобы покрыть дефицит 2034–2036 гг. Кумулятивный дефицит в 2024–2036 гг. составит около 50 тыс. ед. и 40 тыс. ед. в 2034–2040 гг.

Перевод мощностей УВЗ в полном объеме из государственного в гражданский сегмент даже в 2024 г. не сможет нивелировать дефицит 2034–2036 гг. в полном объеме при условии роста грузооборота.

Контакты

kept



Сергей Казачков

**Партнер, руководитель
практики по работе с
компаниями автомобильной
промышленности и
транспортными предприятиями**

Инвестиции и рынки капитала

T: +7 495 937 44 77 (15619)

E: skazachkov@kept.ru



Антон Погодин

Директор

Инвестиции и рынки капитала

Группа оценки бизнеса и активов

T: +7 (495) 937 44 77 (18979)

E: antonpogodin@kept.ru

www.kept.ru

Информация, содержащаяся в настоящем документе, носит общий характер и подготовлена без учета конкретных обстоятельств того или иного лица или организации. Хотя мы неизменно стремимся представлять своевременную и точную информацию, мы не можем гарантировать того, что данная информация окажется столь же точной на момент получения или будет оставаться столь же точной в будущем. Предпринимать какие-либо действия на основании такой информации можно только после консультаций с соответствующими специалистами и тщательного анализа конкретной ситуации.

Аудиторским клиентам, их аффилированным или связанным лицам может быть запрещено оказание или предоставление некоторых или всех описанных услуг и технологических решений.