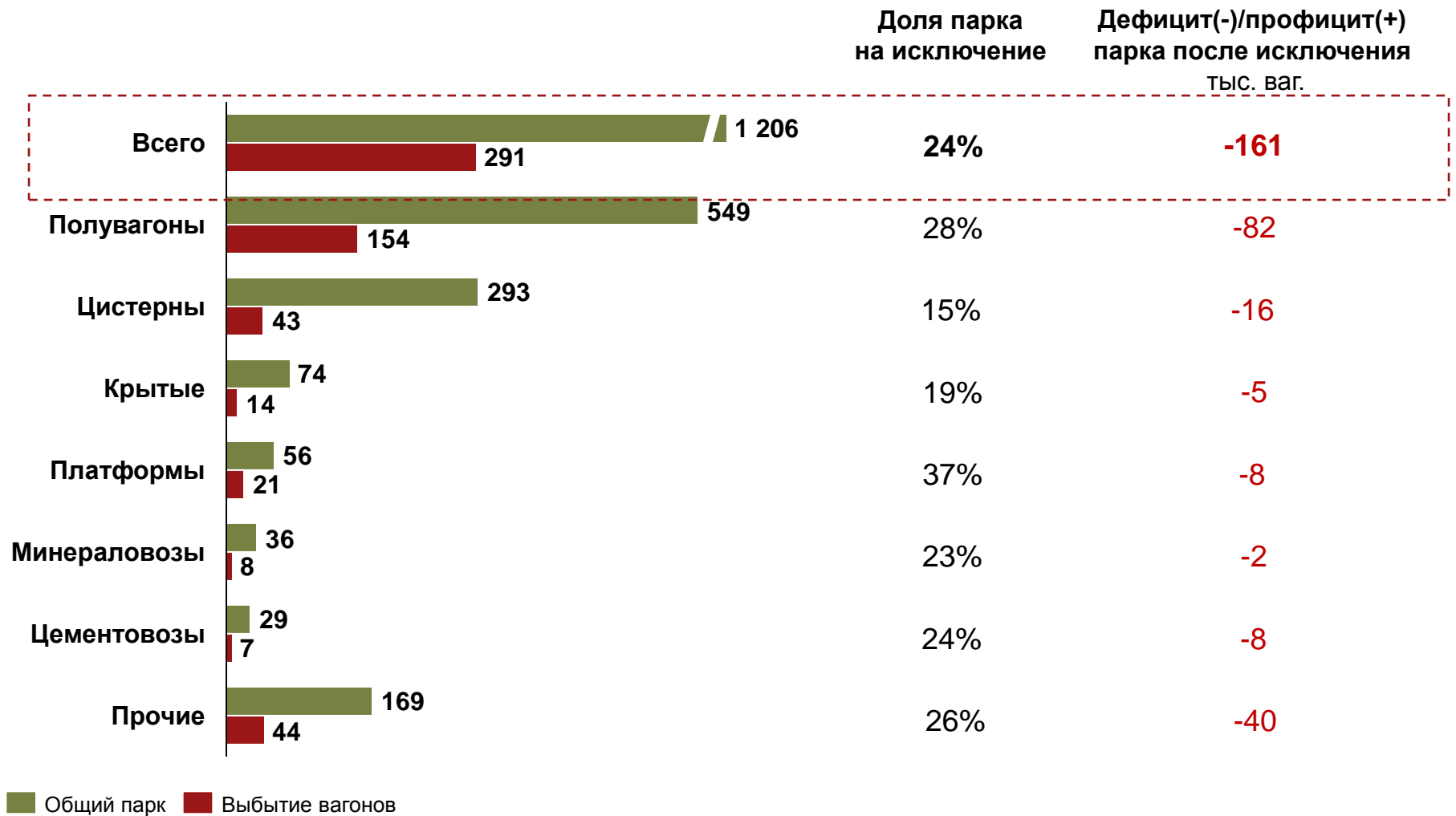

**Изменение технического регулирования в сфере
железнодорожного
транспорта в связи с вступлением в силу
ТР ТС 001/2011.**

Последствия для бизнеса

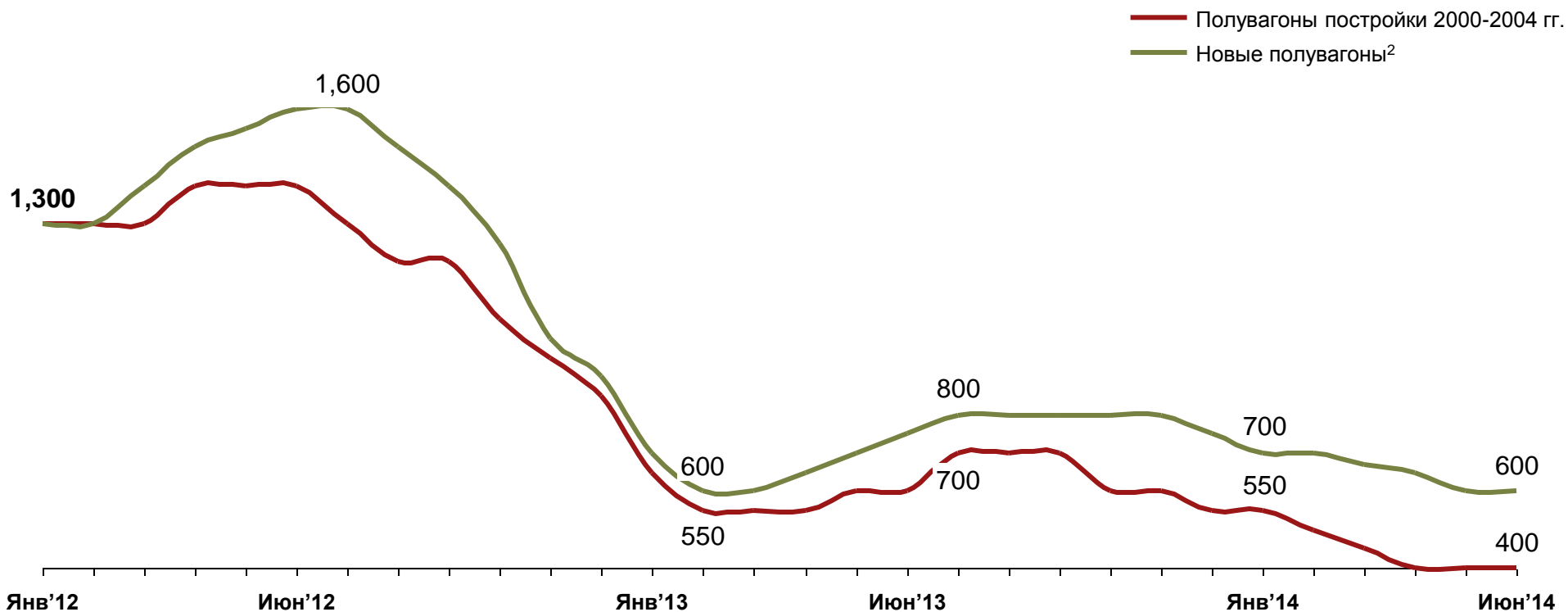
ВВЕДЕНИЕ ЗАПРЕТА НА ПРОДЛЕНИЕ СРОКА СЛУЖБЫ ВАГОНОВ ПРИВЕДЕТ К ВОЗНИКНОВЕНИЮ В ТЕЧЕНИЕ 3-Х ЛЕТ ДЕФИЦИТА ПАРКА НА 160 ТЫС. ВАГ.



Ажиотажный спрос на подвижной состав приведет к спекулятивному росту цен на вагоны и тарифной нагрузки на грузовладельца

ПРОФИЦИТ ПАРКА ПОЗВОЛИЛ СНИЗИТЬ СТОИМОСТЬ УСЛУГ ОПЕРАТОРОВ ДЛЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ ПО ВСЕМ РОДАМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Ставка аренды полувагона Рублей за вагон в сутки (без НДС)



Существующая стоимость услуг оператора не позволяет ему инвестировать средства в обновление подвижного состава

ОЦЕНКА ВРЕМЕННЫХ И ФИНАНСОВЫХ ЗАТРАТ НА СЕРТИФИКАЦИЮ ПРОЦЕДУРЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ДЛЯ 1 ТИПА ВАГОНОВ

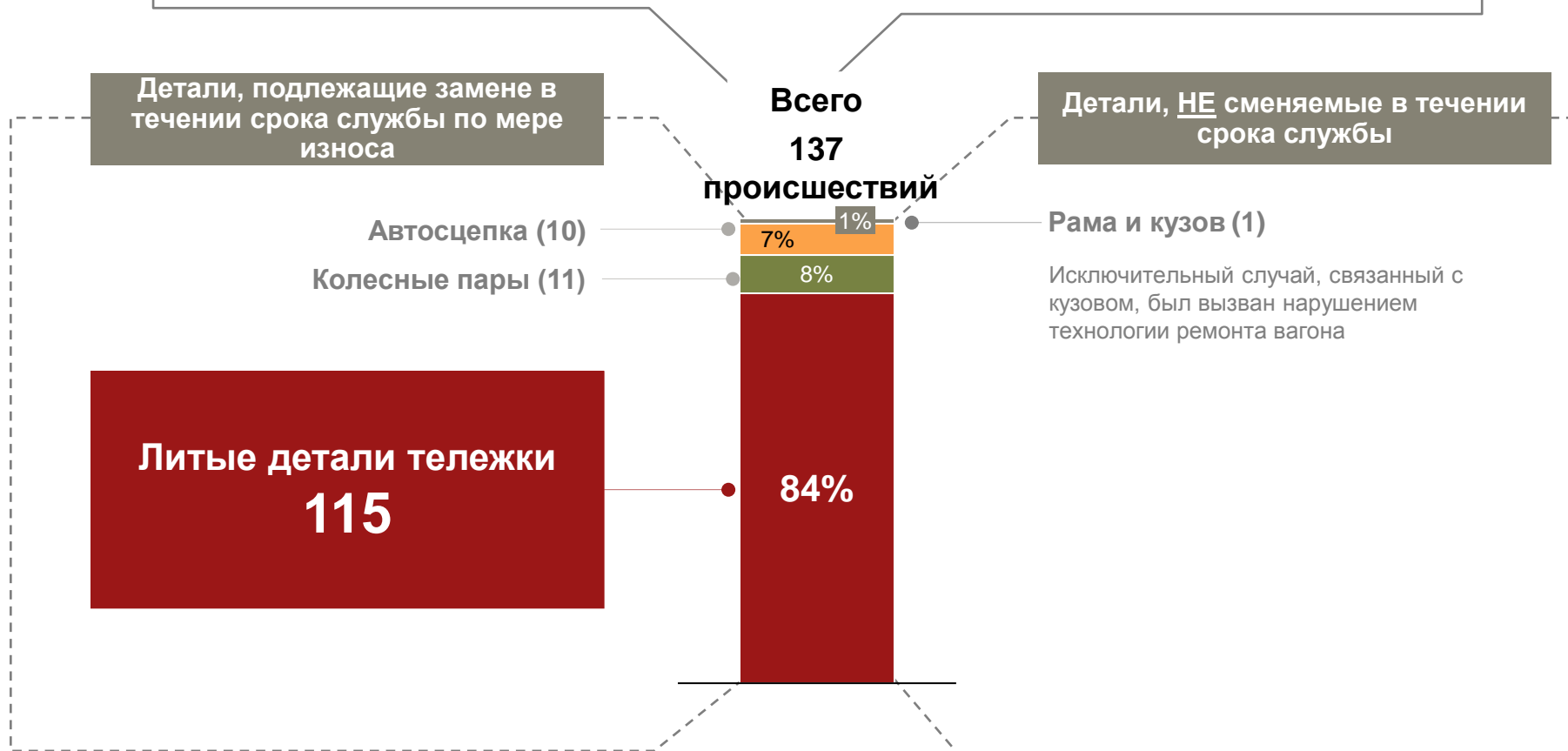


Вагоноремонтным предприятиям потребуется около 2-х лет на получение права проведения ремонта с модернизацией

Длительные сроки сертификации процедуры продления через модернизацию требуют сохранения текущей процедуры продления

ПРОДЛЕНИЕ СРОКА СЛУЖБЫ ВАГОНА НЕ СВЯЗАНО С ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТЬЮ

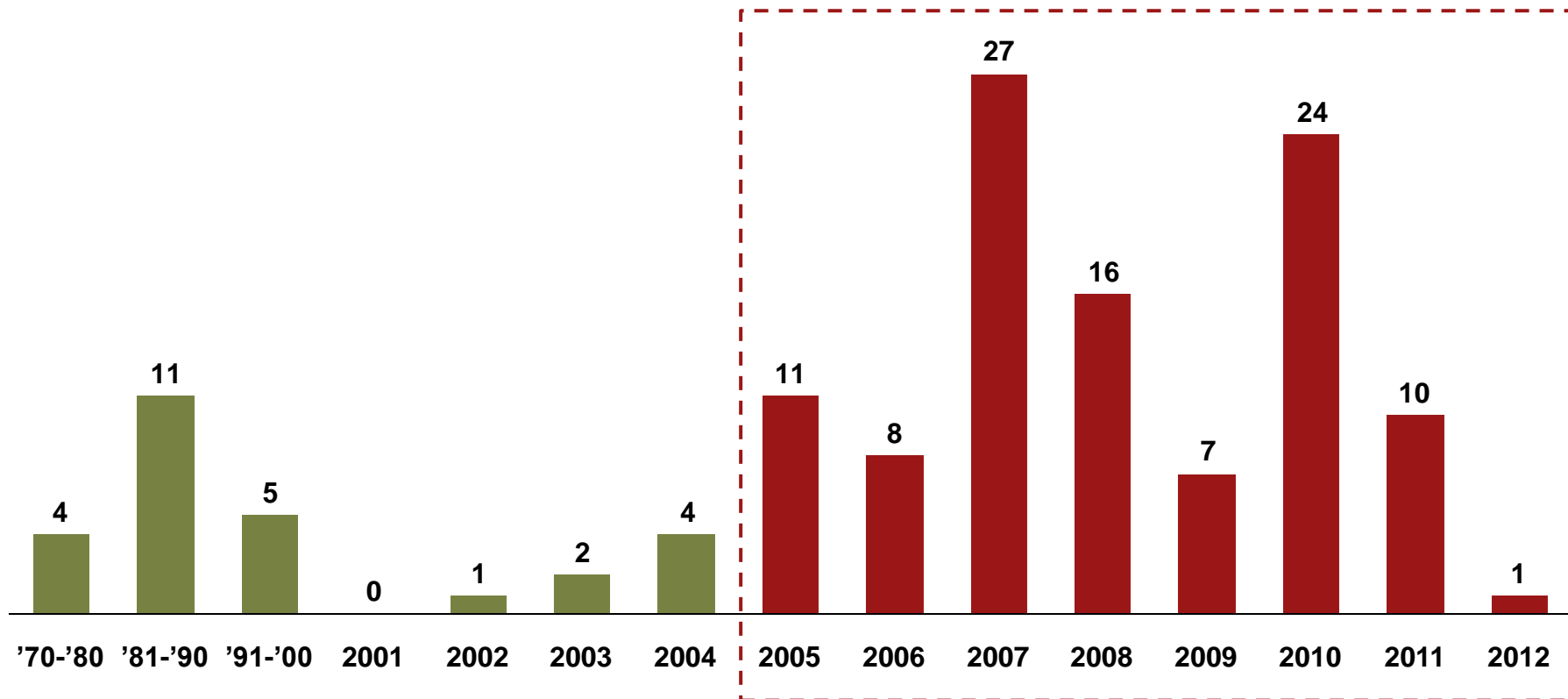
- с 2010 г. по н.в. из 137 происшествий, вызванных дефектом элементов вагона, только 1 исключительный случай с кузовом вагона
- **32 случая** допущены в гарантийный период завода - изготовителя



Продление срока службы вагона основано на оценке технического состояния рамы и кузова, не являющихся причинами транспортных пришествий

СТАТИСТИКА ИЗЛОМОВ БОКОВЫХ РАМ В ПЕРИОД С 2007 Г. ПО 2014 Г.

Количество шт., по годам производства
1970-2012 гг.

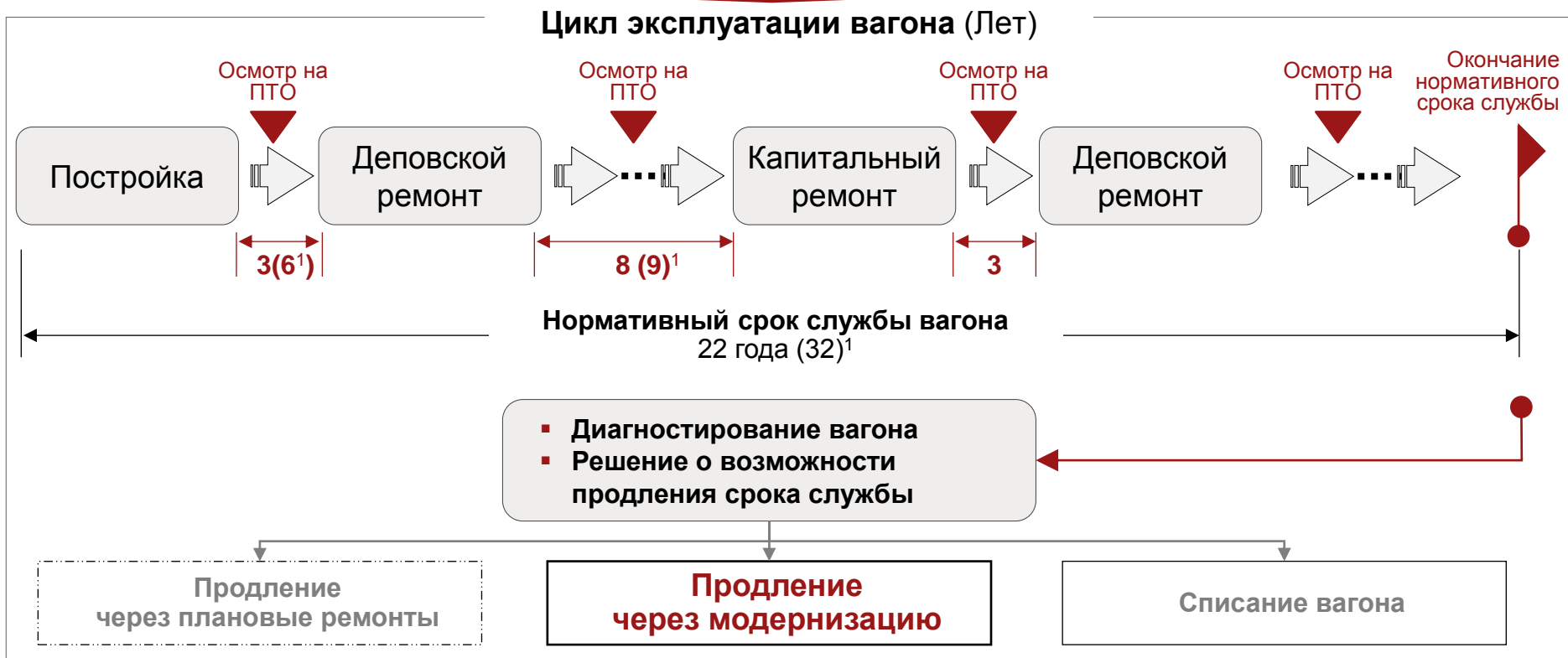


- Важен не срок эксплуатации литых деталей, а их качество.
- Низкое качество литых деталей, произведенных с 2005 г. (по н.в.) приводит к повышенной аварийности новых вагонов

КОНТРОЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ВАГОНА ЖЁСТКО РЕГЛАМЕНТИРОВАН В ТЕЧЕНИЕ ВСЕГО ПЕРИОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Существующие требования нормативной документации²

- Осмотр вагона на Пунктах Технического Обслуживания (ПТО) каждые 500 – 1 000 км
- Проведение деповского ремонта каждые 1-3 года
- Проведение капитального ремонта раз в 10-13 лет



Количество выявленных на ПТО (подтвержденных средствами контроля) боковых рам тележек с трещинами и литейными дефектами за 2013 г. составил 8029 ед.

1. В скобках - Инновационный вагон

2. Распространяется на все вагоны, включая продленные

РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТРАСЛИ ДОЛЖНО УЧИТЫВАТЬ ИНТЕРЕСЫ ВСЕХ ЕЕ УЧАСТНИКОВ

	Интересы участников рынка	Соответствие интересам	Последствия административного запрета продления
Государство	Стабильность функционирования ж/д отрасли для поддержки роста экономики страны	✗	Стабильность функционирования ж/д отрасли для поддержки роста экономики страны
Грузовладельцы	Повышение конкурентоспособности продукции за счет снижения транспортных затрат	✗	Рост транспортных затрат на 75 млрд. руб. в год в условиях падающей экономики
ОАО «РЖД»	Рост производительности и повышение эффективности сети, оптимизация количества парка на сети	✗	Снижение погрузки вызванное ростом транспортных затрат грузовладельцев
Операторы	Обеспечение возврата на вложенные инвестиции	✗	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Принудительное списание парка операторами на общую сумму 210 млрд. руб. ▪ Сокращение производственных фондов
Вагоностроители	Загрузка производственных мощностей	✓	Кратковременный рост спроса на вагоны в первые 2-3 года, падение загрузки до 30%
Вагоноремонт	Загрузка производственных мощностей	✗	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Снижение объемов ремонта на 33% ▪ Деградация кадрового и технологического потенциала