

# Виклики власника/оператора вагонів



## Вагон-Інвест

Лідер залізничних перевезень

Доповідач: Марина КУЛЕНКО

# ТОВ «Вагон-Інвест»



ТОВ «Вагон-Інвест» — провідний гравець на ринку залізничних перевезень України.

- Власник парку рухомого складу: **898 вагонів**
- Експедиторський ресурс: **понад 2 800 вагонів в управлінні**
- Співпраця з ключовими промисловими підприємствами країни:



Метінвест-Шіппінг



АрселорМіттал Кривий Ріг



Рудомайн



Ferrexpo



Астарта



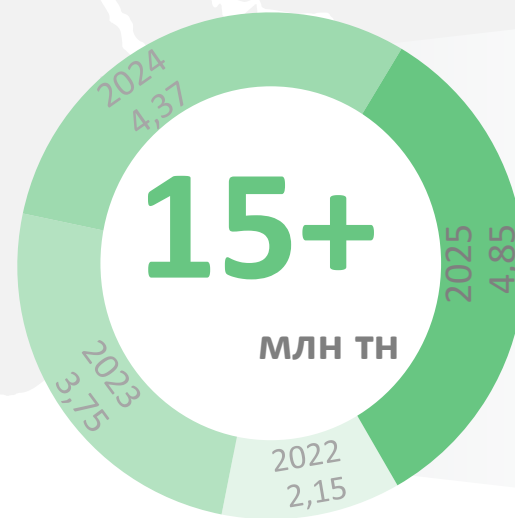
IFCEM



CRH

та іншими важливими підприємствами України

## Перевезено в вагонах ВІ



2022 - 2025



2025

# Власні активи «Вагон-Інвест»

Стратегія формування парку (2021–2022)

◆ Жовтень 2021

Будівництво 51 нового вагона

Попаснянський ВБЗ

◆ Листопад 2021 – січень 2022

Масштабне будівництво 421 нових вагонів

Крюківський вагонобудівний завод

◆ Листопад – грудень 2021

Придбання вагонів на вторинному ринку

\* 150 вагонів

\* 260 вагонів

Разом: 410 б/в вагонів

◆ Грудень 2022

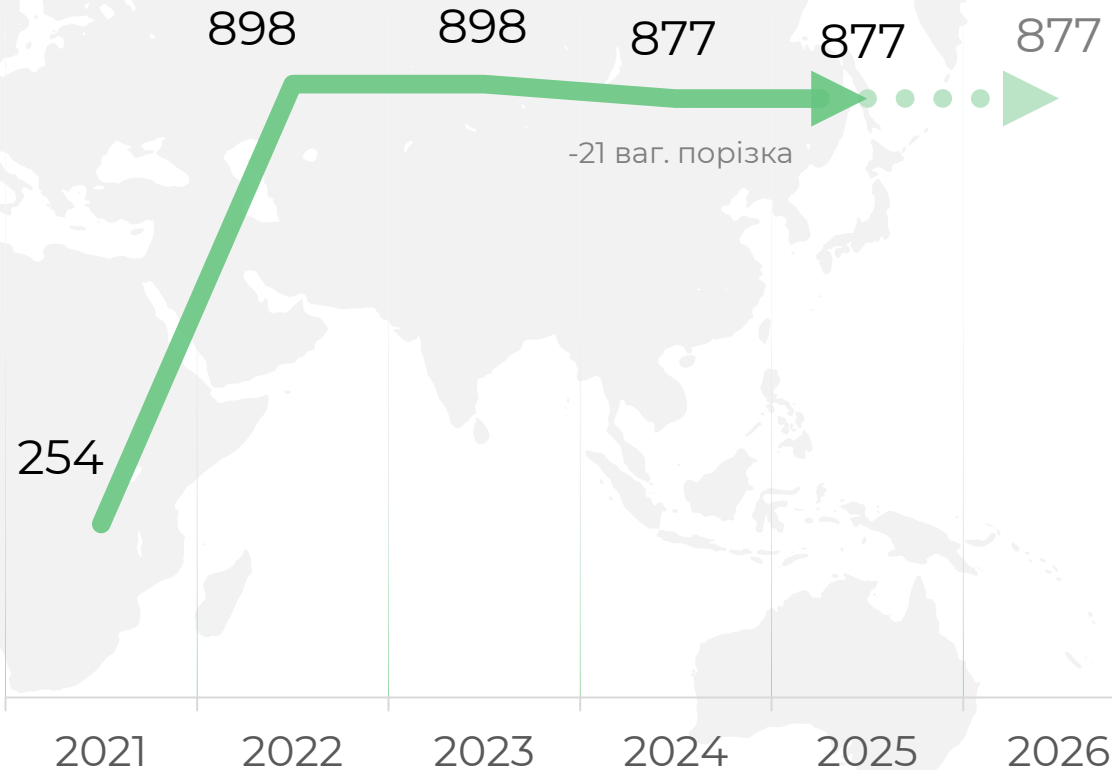
Придбання вагонів на вторинному ринку

\* 16 зерновозів

◆ РЕЗУЛЬТАТ

Загальне поповнення парку: **898 одиниць рухомого складу**

Динаміка чисельності  
власних вагонів ВІ



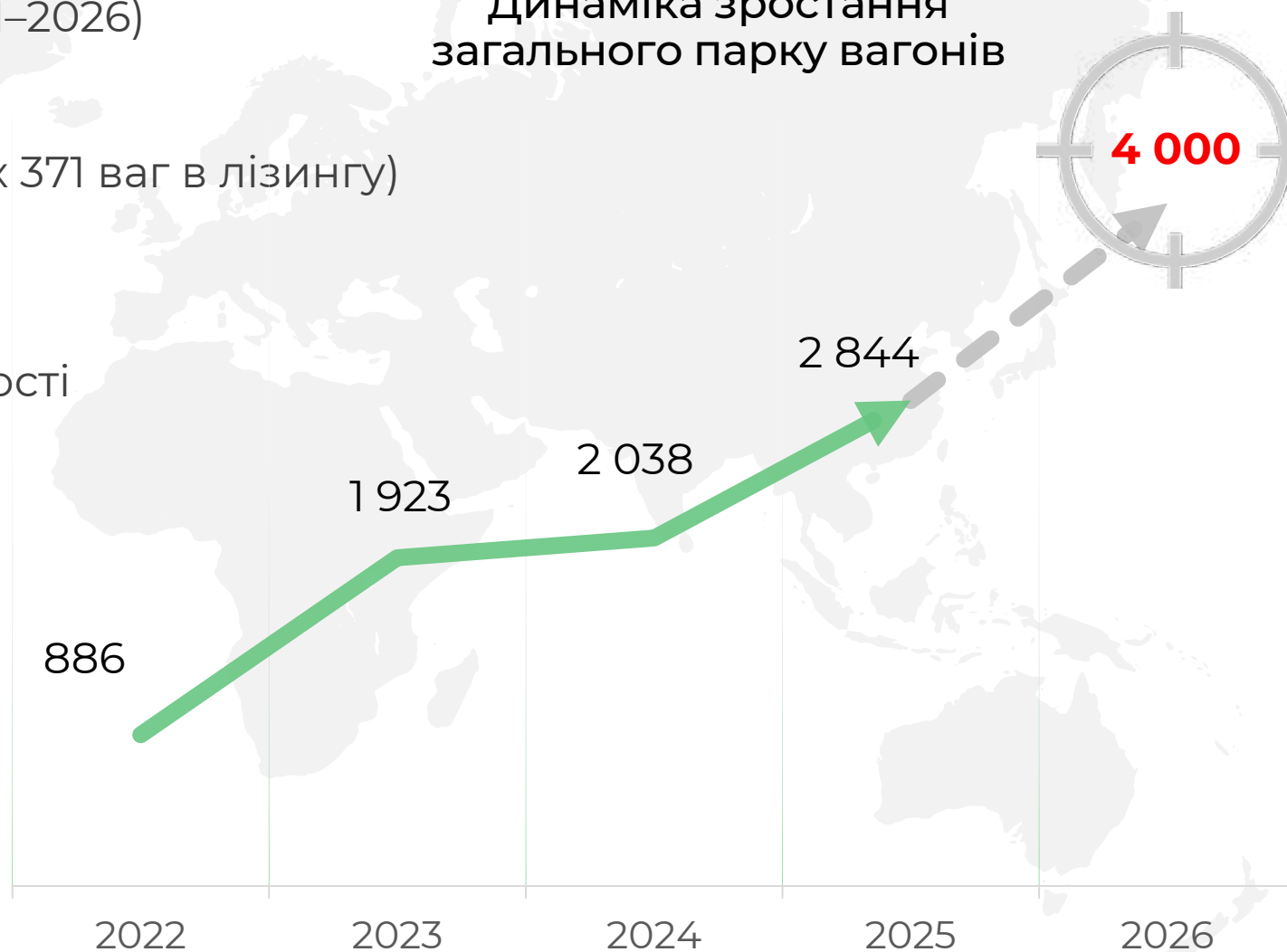
# Експедиторський ресурс «Вагон-Інвест»



Стратегія формування парку (2021–2026)

- ◆ Власні активи  
898 одиниць рухомого складу (з яких 371 ваг в лізингу)
- ◆ Орендовані у Постачальників  
Парк понад 1 800 вагонів для масштабування операційної потужності
- ◆ Загальний операційний парк  
Понад 2 800 вагонів
- ◆ Стратегічний потенціал  
Ціль: **4 000+ вагонів**

Динаміка зростання загального парку вагонів



# ЖИТТЄВИЙ ЦИКЛ ВАГОНА «В ЧАСІ»

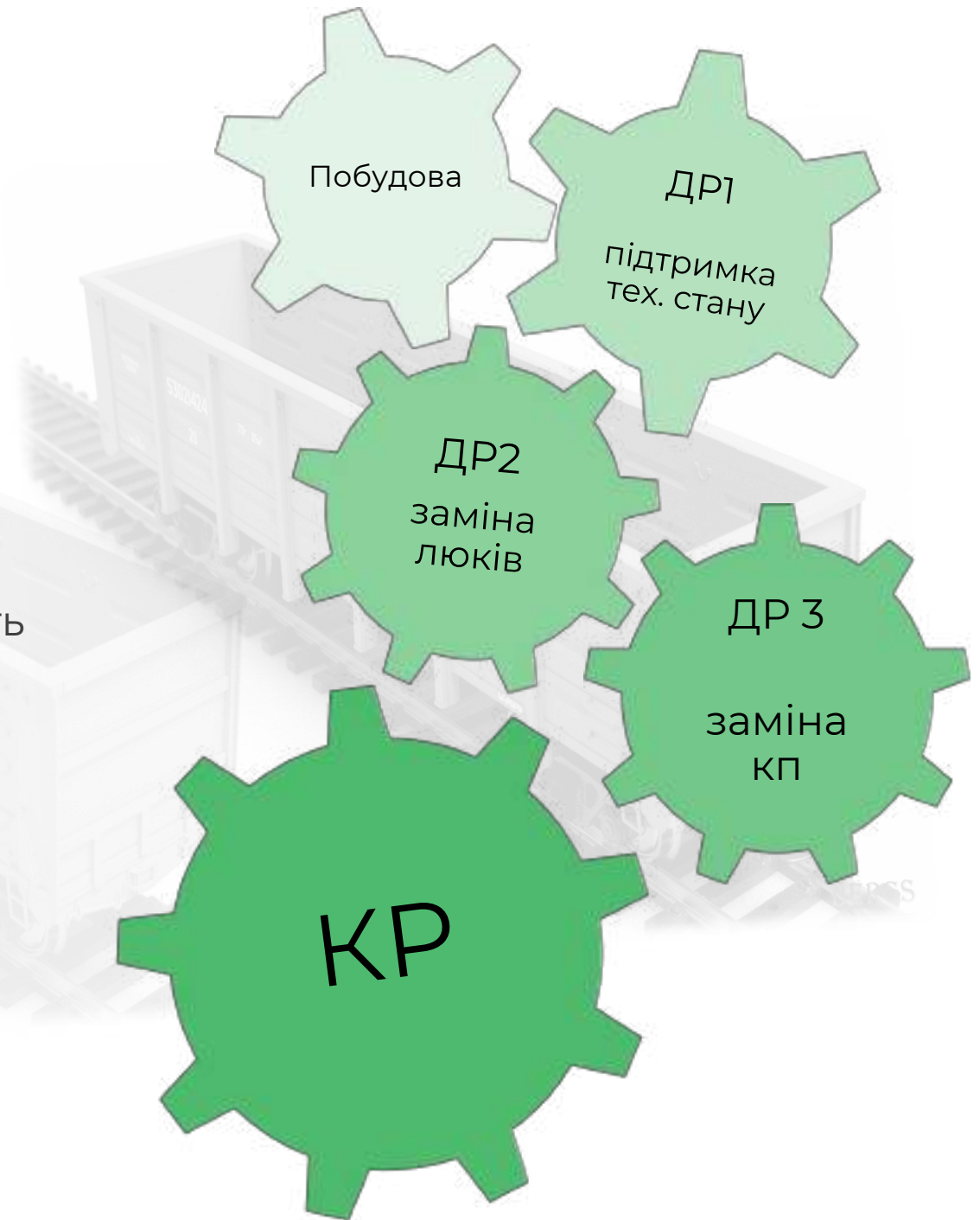
2021...2022 — Побудова (введення в експлуатацію)  
Старт активу, формування первісної вартості та початок амортизації.

2024 — ДР (деповський ремонт)  
Перший плановий ремонт — підтримання технічного стану без значних капітальних вкладень.

2027 — ДР (заміна люків)  
Середній за витратами ремонт, що впливає на якість стану кузову.  
Прогнозуємо заміну 80-90% кришок люків вагону.  
→ впливає на CAPEX.

2030 — ДР (заміна колісних пар)  
Суттєвий ремонт, що впливає на безпеку та ресурс.  
Прогнозуємо повну заміну колісних пар.  
→ впливає на CAPEX.

2032 — КР (капітальний ремонт)



# Життєвий цикл вагона «в грошах»



Звітний період	Дохід		Постійні (планові) витрати періоду			Валовий прибуток
	ставка оренди, грн./добу	за 1 рік	Вартість ремонту	Вартість люків	Вартість колісних пар	
2022	255	93 075				
2023	268	97 820				
2024	446	162 790				
<b>разом</b>		<b>353 685</b>	<b>90 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>263 685</b>
2025	270	98 550				
4 міс. 2026	448	53 760				
<b>8 міс. 2026</b>	<b>450</b>	<b>110 250</b>				
<b>2027</b>	<b>450</b>	<b>164 250</b>				
<b>разом</b>		<b>426 810</b>	<b>120 000</b>	<b>189 000</b>	<b>0</b>	<b>117 810</b>
<b>2028</b>	<b>450</b>	<b>164 250</b>				
<b>2029</b>	<b>450</b>	<b>164 250</b>				
<b>2030</b>	<b>450</b>	<b>164 250</b>				
<b>разом</b>		<b>492 750</b>	<b>150 000</b>	<b>0</b>	<b>360 000</b>	<b>-17 250</b>

*\* розрахункова модель за умови фіксації ставки оренди на рівні 450 грн без ПДВ стало до 2030 року*

# Виклики власника вагонів

1

## Рівень ставки оренди:

Економічно обґрунтована ставка не нижче **1 200 грн на добу без ПДВ (27 \$)**

Нижче цього рівня модель вагоновласника стає збитковою.

2

## Хронічний профіцит «старого» парку:

Продовження терміну служби консервує надлишок та блокує зростання ставок.

Обмеження/заборона продовження терміну служби.

3

## Зростання собівартості ремонту:

Дефіцит кадрів, дорогі матеріали, ТМЦ, логістика напряду впливає на зростання вартість планових витрат.

4

## Скорочення міжремонтного періоду:

Частота проведення ДР/КР кожні 2 роки впливає та збільшує загальні витрати життєвого циклу вагону.

# Виклики Експедитора



## Деградація ринку та скорочення вантажної бази:

закриття малих підприємств, падіння і «дроблення» обсягів, зростання волатильності попиту та цін



## Ризики воєнного часу:

обстріли та пошкодження інфраструктури, позапланові обмеження руху, підвищені ризики втрати/пошкодження вантажу, зриви строків доставки



## Старіння та обмеженість вагонного парку:

частіші ремонти й простої, вища вартість експлуатації, не завжди є вагони під широку номенклатуру та специфічні вимоги клієнтів



## Конкуренція з автотранспортом:

перетік частини номенклатури на авто через швидкість і гнучкість, тиск на ставки та підвищення вимог до сервісу



## Дефіцит персоналу:

нестабільна робота станцій і терміналів, затримки на навантаженні, вивантаженні та очищенні, провали в плануванні й комунікаціях

# Інфраструктурні виклики та B2G



## Регуляторна мінливість:

зміни правил/процедур швидко змінюють собівартість і строки, потрібна адаптація процесів “під норматив”.



## Процедурність і документальний контур:

кожна додаткова вимога по документах/погодженнях додає час, а час на залізниці — це простій і гроші.



## Прозорі правила гри:

бізнесу потрібні передбачувані вимоги, публічні регламенти і зрозумілі механізми вирішення спірних ситуацій.



## Пріоритезація та диспетчеризація:

нестабільність плану формування/пропуску поїздів у пікові періоди, складність прогнозування ЕТА.

**Інфраструктура задає «реальність» обороту, а B2G задає «рамку» правил** — разом це формує *строки доставки, собівартість і керованість сервісу*



# Вагон-Інвест



Доповідач: [Марина КУЛЕНКО](#)

Інвестуємо в успіх наших Клієнтів