

ЛИЗИНГ ПОДВИЖНОГО И ТЯГОВОГО СОСТАВА РФ: АКТУАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

В.П.ДОБРОВОЛЬСКИЙ

Государственная транспортная лизинговая компания

Ключевые слова: лизинг, Государственная транспортная лизинговая компания, подвижной состав, финансовый лизинг, оперативный лизинг
Адрес для корреспонденции: leasing@dlas.ru

Сегодня на рынке наблюдается высокий спрос на железнодорожный транспорт, что подтверждается реформой структуры ОАО «РЖД», развитием транспортных и грузоподъемных компаний, а также обусловлено высокой степенью износа транспортного парка. Активный рост грузоперевозок влияет на то, что основной долей рынка становятся сделки с вагонами, цистернами, платформами — т.е. транспортными единицами состава, предназначенными для доставки сырья и товаров. Несколько меньшей популярностью пользуется пассажирский подвижной состав, т.к. с коммерческой точки зрения это направление перевозок является не столь прибыльным.

В настоящее время для многих транспортных компаний одним из самых выгодных способов расширения и обновления подвижного и тягового состава является лизинг. Оплата приобретаемого имущества в рассрочку позволяет минимизировать отвлечение средств на железнодорожный состав.

Преимущества лизинга в сегменте подвижного и тягового состава очевидны. Учитывая высокую стоимость имущества, в первую очередь, лизинг предоставляет рассрочку оплаты приобретаемого имущества на достаточно длительный срок. Умеренное авансирование сделки со стороны лизингополучателя позволяет получать в пользование дорогостоящие основные средства — подвижной состав — без значительного отвлечения

оборотных средств. Так, например, в Государственной транспортной лизинговой компании размер авансового платежа при лизинге железнодорожного транспорта возможен от 10%. В дальнейшем лизингополучатель может оплачивать сделку из тех доходов, которые он получает от эксплуатации предмета лизинга.

Также в настоящее время лизинговые компании могут предложить суточный размер лизингового платежа в размере не более суточной арендной ставки за вагон или цистерну.

За счёт ускоренной амортизации предмета лизинга осуществляется экономия по уплате налога на имущество. Крупные лизингодатели предоставляют возможность взять подвижной состав в лизинг на долгое время, а также выкупить его досрочно.

Если при прямой покупке срок амортизации подвижного состава составляет до 25 лет, то лизинг позволяет сокращать этот срок до 7-8 лет. Например, в Государственной транспортной лизинговой компании срок лизинга железнодорожного транспорта может достигать 10 лет.

С помощью лизинга возможна не только выгодная эксплуатация, но и пополнение, а также замена подвижного состава на более новые вагоны с увеличением грузоподъемности платформы, что приведет только к повышению доходов с каждой единицы эксплуатируемого состава.

Лизинг выгоден не только тому, кто получает подвижной состав в пользование, но и производителю-



ДОБРОВОЛЬСКИЙ
Владимир
Павлович

Занимал руководящие посты в крупных российских лизинговых компаниях («Промсвязьлизинг», «Юниаструм лизинг»). Имеет степень MBA (Cranfield University, School of Management, UK). Директор по развитию бизнеса Государственной транспортной лизинговой компании.

поставщику железнодорожного транспорта. С помощью лизинговых схем реализации производитель открывает устойчивый канал сбыта своей продукции. Сотрудничество с надежной компанией-лизингодателем обеспечивает стабильный приток покупателей. Это облегчает поставщику планирование загрузки производственных площадей.

Виды лизинговых сделок с подвижным и тяговым составом

Финансовый лизинг

Финансовый лизинг является наиболее распространенной в России формой лизинговой сделки. Сделка предполагает приобретение лизингодателем имущества у указанного ему лизингополучателем продавца и передачу его лизингополучателю на установленный срок. Отличительными чертами финансового лизинга являются сохранение права собственности лизингодателя на предмет лизинга до истечения срока сделки и выполнения всех обязательств лизингополучателя по ней, а также переход права собственности на имущество по истечению срока сделки к лизингополучателю. Право собственности снижает риски лизингодателя (по сравнению, например, с правом залога у банка при кредите), а это позволяет лизинговым компаниям привлекать финансирование на более длительные сроки.

Именно поэтому, когда в 2003 г. ОАО РЖД начало проводить активную инвестиционную политику по модернизации подвижного состава, для него фактически не было альтернатив использованию лизинга в качестве наиболее эффективного финансового механизма. Только лизинговые компании способны были предложить финансирование на срок до 7 лет, что на тот момент было крайне редкой практикой в финансовой сфере.

Оперативный лизинг

Принято считать, что развитие оперативного лизинга является отличительной чертой развитых рынков лизинга. Оперативный лизинг требует развитого вторичного рынка и высокого уровня организации управления финансами лизингополучателей. По-видимому, эти условия сложились на нашем рынке в сегменте частных грузоперевозок.

Существенным мотивом использования оперативного лизинга для лизингополучателей является избавление от непрофильных активов

В России оперативный лизинг начал развиваться с 2003 г. Оперативный лизинг представляет собой принципиально иную бизнес-модель по сравнению со сделками финансового лизинга. Если в сделках финансового лизинга роль лизингополучателя состоит в предоставлении финансирования, оценке рисков и потенциала заемщика, а также организации поставки транспорта, то при оперативном лизинге лизингодатель сопровождает предмет лизинга в течение всего жизненного цикла последнего. Лизингодатель обеспечивает техосмотры, ремонт и тех-

ническое обслуживание подвижного и тягового состава, собственником которого он является. Лизингополучатель избавляется также от необходимости организации продажи состава, в случае если нет потребности в его дальнейшем использовании.

Существенным мотивом использования оперативного лизинга для лизингополучателей является избавление от непрофильных активов. Ведь наличие непрофильных активов может негативно влиять на акционерную стоимость крупных компаний.

Еще одним мотивом использования оперативного лизинга может являться и то, что этот механизм, в отличие от финансового лизинга, банки не рассматривают в качестве долговых обязательств заемщика. Следовательно, оперативный лизинг позволяет привлекать дополнительное финансирование.

У оперативного лизинга есть большой потенциал роста в России, т.к. рынок железнодорожного подвижного состава — довольно нестабильный по ценам и спросу. Но вместе с тем грузовые вагоны — оптимальный и ликвидный объект лизинга, т.к. на протяжении всего срока службы они сохраняют все свои эксплуатационные характеристики.

Наиболее крупным игроком на рынке операционного лизинга подвижного состава является компания "Брансвик Рейл Лизинг". На данный момент это единственный оператор на данном рынке, который полностью специализируется именно на операционном лизинге. В собственности компании находится более 7,5 тыс. вагонов. Остальные игроки рынка лизинга подвижного состава (а число активных участников не превышает 20) предлагают оперативный лизинг как дополнительную услугу, наряду с традиционным финансовым и с возвратным лизингом.

Хотя официальной статистики по оперативному лизингу подвижного состава нет, можно привести следующие экспертные оценки динамики этого рынка. До кризисных событий конца 2008 г. объем сделок оперативного лизинга увеличивался, затем в 2009 г. произошло их сокращение вместе с падением всего рынка лизинга. А в настоящее время оперативный лизинг снова растет, хотя его объемы пока и не достигают докризисных.

Необходимо отметить недавнее появление на рынке нового игрока — лизинговой компании «Rail1520» связанной с группой "ИСТ" и с новым Тихвинским заводом.

Компания заявляет, что оперативный лизинг — одно из приоритетных направлений ее работы, наряду с финансовым прямым и возвратным лизингом. Бизнес-модель этой компании соответствует классическим западным образцам, когда лизингодатель достаточно тесно связан с производителем, что позволяет ему осуществлять не только финансирование, но и все сервисное сопровождение и ремонт.

Однако на данный момент развитие оперативного лизинга в России очень сильно сдерживается сложившейся ситуацией со спросом и предложением на подвижной состав. С начала 2000-х гг. спрос на вагоны существенно превышает их выпуск, и стоимость их постоянно растет. В результате, пока вагоны представляются дефицитным активом с растущей стоимостью, у компаний преобладает мотивация приобрести их в собственность, а не брать в аренду. Для самих лизингодателей в этих условиях финансовый лизинг также наиболее интересен, т.к. они получают в собственность активы с растущей



рыночной стоимостью, что ведет к постоянному росту их собственной капитализации.

О масштабном развитии оперативного лизинга в нашей стране можно будет говорить только тогда, когда спрос на вагоны будет насыщен, конкуренция между производителями вырастет, а цена на вагоны перестанет расти. В этих условиях для многих компаний станет выгоднее арендовать вагоны, а не приобретать их в собственность.

Основные участники рынка лизинга подвижного и тягового состава

По официальной статистике ОАО "РЖД", по итогам первого полугодия 2011 г. число собственников подвижного состава превышает 1850. Сейчас у многих операторов в собственности находятся вагоны, возраст которых свыше 40 лет. Среднесрочная целевая модель развития рынка грузового железнодорожного транспорта на период до 2015 г., принятая Президиумом Правительства 13.01.2011, предполагает укрупнение операторского рынка. Поскольку в данный момент слишком много компаний являются собственниками подвижного состава, это усложняет логистику перевозок. При этом кто-то из этих операторов владеет только 1-2 вагонами; подвижной состав некоторых уже более 3 лет не выходил на пути общего пользования; ряд компаний — железобетонные комбинаты (ЖБК), металлургические заводы, пищевые комбинаты и др. — использует вагоны лишь для собственных нужд. Подвижной состав таких собственников ходит по ограниченному маршруту, а порой выходит на пути только в определенный сезон.

Естественно, что наиболее крупным покупателем на рынке лизинговых услуг является ОАО "Российские железные дороги" (ОАО «РЖД»), которое активно использует лизинговые схемы для приобретения своего подвижного состава. По нашей оценке, доля РЖД в приобретаемом парке вагонов составляет порядка 65-70%. Остальное приходится на независимых операторов, перевозчиков, компаний, которые приобретают свой собственный подвижной состав.

Все операции проходят исключительно в условиях тендеров среди поставщиков и производителей на право поставки вагонов и тендеров среди лизинговых компаний

на право финансирования лизинговых сделок по приобретению подвижного состава. Эти тендеры начали проводиться еще в 2003-2004 гг., и требования к участвующим в тендерах компаниям постоянно ужесточаются, конкуренция среди лизинговых компаний постоянно усиливается. РЖД дает очень важные ориентиры рынку лизинговых услуг: не только операторам, перевозчикам, но и всем потенциальным покупателям.

Результатом тендеров ОАО «РЖД» становится усиление открытой конкуренции между лизингодателями. Это, в свою очередь, ведет к снижению размера аванса в договорах лизинга, увеличению сроков договоров лизинга, снижению ставок. Вместе с тем лизинговый продукт по своей структуре становится более сложным, лизинговые компании максимально выстраивают свою работу под те требования, которые предъявляет лизингополучатель.

Высокий спрос на лизинговые услуги со стороны ОАО "РЖД" и со стороны независимых операторов обусловлен рядом причин. С одной стороны, в этой отрасли традиционно развиты арендные отношения, а финансовая аренда (лизинг) — фактически является продолжением арендного механизма. С другой стороны, имеет место высокий уровень износа подвижного состава и необходимость приобретения нового подвижного состава в достаточно больших объемах. В-третьих, подвижной состав сам по себе — достаточно ликвидный предмет лизинга. Это обусловлено постоянным ростом цен на подвижной состав в течение последних 7 лет.

Лизинговые услуги начали активно развиваться, в том числе и потому, что все большее количество российских предприятий стремится к легализации своей деятельности, уходит от различных «серых» и «черных» схем, что способствует и повышению собираемости налогов. То есть теперь предприятия заинтересованы показывать все свои реальные финансовые результаты, тем самым увеличивая свою платежеспособность для лизинговых компаний. При этом не стоит забывать, что взамен потенциальные лизингополучатели получают не только финансирование от лизинговых компаний, но и возможность использования налоговых и амортизационных льгот в полной мере.

Следует отметить, что рынок лизинга железнодорожного транспорта характеризуется высоким уровнем концентрации. То есть лизинговые услуги в этой области

предлагают лишь небольшое количество крупных лизингодателей. Высокая концентрация в сегменте лизинга подвижного и тягового состава обусловлена двумя основными факторами: крупным масштабом лизинговых сделок и высокой ценовой конкуренцией. Первый фактор отсекает небольших лизингодателей, второй осложняет доступ и средним компаниям, в результате почти все лизингодатели в сегменте железнодорожного транспорта — из числа крупнейших. Еще один фактор, способствующий увеличению концентрации рынка, — конкурс ОАО РЖД, в результате которого немногие выигравшие компании заключают крупнейшие сделки.

Лизинговые компании, финансирующие поставки железнодорожного транспорта, можно разделить на

ПРОБЛЕМУ ДЕФИЦИТА ВАГОНОВ МОЖНО РЕШИТЬ ПРИ ПОМОЩИ ПРОДУМАННОЙ ЛОГИСТИКИ ДВИЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВ

несколько основных групп. Первая группа — это победители тендеров ОАО РЖД, т.к. большая часть сделок на рынке лизинга подвижного состава заключается именно под нужды крупнейшего заказчика — ОАО «РЖД». Вторая группа — это лизингодатели при крупнейших российских банках. В сегменте лизинга железнодорожного транспорта их большинство. Как правило, данные лизинговые компании могут предложить потенциальным лизингополучателям выгодные условия финансирования приобретения различных вагонов. Третья группа компаний — это лизингодатели с иностранным капиталом, они обычно обладают большим количеством собственных средств и поэтому могут профинансировать довольно крупные сделки. И отдельная группа — лизингодатели при поставщиках железнодорожного оборудования и транспорта. Эти лизингодатели созданы для того, чтобы гарантировать сбыт производимой на заводах продукции и, таким образом, снизить риск простоев на производстве.

Тенденции в производстве железнодорожной техники

Основными поставщиками подвижного и тягового состава являются Рузаевский завод химического машиностроения, "Азовобщесмаш", "Алтайвагонзавод", "Уралвагонзавод", "Рослокомотив", Торговый дом «КВСЗ», ТД «АСБ», Кировский ССК, "Дедал Вагоны", "GE Transportation", Тверской вагоностроительный завод, "Транспортное машиностроение", Демиховский машиностроительный завод, Крюковский вагоностроительный завод, ТД "Русукрвагон", Стахановский вагоностроительный завод, "Днепровагонмаш", Брянский МЗ, «Русхиммаш», «Промтрактор-Вагон», «Завод металлоконструкций». Данные поставщики работают как с лизинговыми компаниями, так и напрямую с компаниями, желающими приобрести вагоны в собственность. Иногда компаниям-заказчикам приходится ждать некоторое время или даже вставать в очередь на несколько месяцев, чтобы поставщики успели произвести новые вагоны, т.к. объем заказов достаточно велик.

По данным «Портала РЖД Партнер», решить сложившуюся проблему дефицита вагонного литья и роста спроса на подвижной состав в стране государство надеется не только мерами антимонопольного регулирования, но и путем расширения конкуренции на рынке, например за счет поставок из Китая. По предварительным оценкам, в 2011 г. на российский рынок будет поставлено порядка 2,5 тыс. вагонокомплектов из Китая. Причем с помощью альтернативных поставок государство намерено решить проблему не только цены, но и качества крупного литья от российских и украинских поставщиков.

Также решить проблему дефицита вагонов, возможно, удастся путем ввода в эксплуатацию новых заводов по производству вагонов или перепрофилирования уже существующих заводов. Так, например, Уралвагонзавод планирует построить в Нижнем Тагиле новый вагоностроительный завод мощностью 6 тыс. единиц подвижного состава в год.

В первом полугодии 2011 г. был запущен Тихвинский вагоностроительный завод. Это самый масштабный из строящихся в Европе промышленных объектов в области машиностроения. Проект реализуется в г. Тихвине Ленинградской области при поддержке Группы компаний «ИСТ».

Производство завода — четыре типа грузовых вагонов нового поколения совместной разработки американской компании "Starfire Engineering&Technologies" и отечественного Инженерного центра вагоностроения на базе тележки типа Barber S-2-R с осевой нагрузкой 23,5 тс и 25 тс разработки "Standard Car Truck" (корпорация "Wabtec", США). Производственная мощность завода — 13 000 вагонов, 65 000 колесных пар и 90 000 т стального литья в год. Объем инвестиций — более 1 млрд долл.

Недавно был заключен контракт ОАО «РЖД» и «Siemens» на поставку в течение следующих 10 лет 240 региональных скоростных поездов "Siemens Desiro" (пригородные поезда, развивающие скорость до 140-160 км/ч). Общая стоимость заказа — 2,2 млрд евро. Организация сборки таких поездов в России тормозилась отсутствием твердых заказов на них. Первые 38 поездов, которые будут собраны в Германии, заказаны для обслуживания Олимпиады в Сочи в 2014 г., остальные, по условиям соглашения, должны быть собраны в России на Уральском заводе железнодорожного машиностроения (входит в группу «Синара»). Отметим, что по такой же схеме — под твердые заказы РЖД — было создано ранее совместное предприятие «Siemens», РЖД и «Синара» для выпуска грузовых электровозов (заказ РЖД — 221 электровоз, сумма контракта — 42 млрд руб.), а также совместное предприятие французской компании «Alstom» и российского «Трансмашхолдинга» (СП «Технологии рельсового транспорта» для производства пассажирских электровозов ЭП20 (заказ РЖД — 200 ЭП20 в 2012-2020 гг. на сумму 1 млрд евро).

Проблему дефицита вагонов возможно решить и при помощи продуманной логистики движения железнодорожных грузов. Например, на Западно-Сибирской железной дороге скапливается 30-34 тыс. порожних полувагонов и при этом срывается план погрузки угля для нужд ЖКХ и российских потребителей. То есть, если правильно организовать схемы движения грузов по территории Российской Федерации, то можно свести к минимуму простой вагонов на железнодорожных станциях, а также процент движения порожних вагонов и полувагонов.

Анализ ситуации на рынке лизинга подвижного и тягового состава в России

В России, в силу огромных масштабов страны, велика протяженность транспортных путей, вследствие чего доминирует лизинг подвижного состава, авиационного транспорта, легковых и грузовых автомобилей.

По данным рейтингового агентства «Эксперт РА», сегментом-лидером по объему заключенных сделок по итогам 2010 г. в стране является железнодорожная техника — 39,1%. Совокупная величина частного парка грузовых вагонов, принадлежащих лизинговым компаниям, составила около 200 тыс. единиц. В целом в "Рейтинге лизинговых компаний в сегменте железнодорожного подвижного состава-2010" представлены 34 крупнейших компании.

В числе лидеров среди лизинговых компаний в сегменте лизинга железнодорожной техники находятся дочерние предприятия крупных банков. Для независимых коммерческих лизингодателей этот факт делает невозможным осуществление прямой конкуренции с «банковскими» лизинговыми компаниями, поскольку в распоряжении последних находятся более дешевые денежные средства, предоставленные на длительный срок. Решение данной проблемы для независимых коммерческих лизинговых компаний кроется в их ставке на оперативный лизинг, т.к. в финансовом лизинге конкуренция сейчас достаточно высока. При использовании оперативного лизинга независимые лизинговые компании могут контролировать местоположение и состояние подвижного состава, его обслуживание и ремонт, а в будущем даже взять на себя функцию управления парком.

Как указывалось выше, активное развитие рынка лизинга железнодорожного подвижного состава началось еще в 2003 г., когда ОАО «РЖД» стало проводить конкурсы на закупку вагонов. Однако наиболее высокие темпы роста наблюдались в 2005-2007 гг. В 2008 г., ввиду отказа РЖД от приобретения подвижного состава по схеме финансового лизинга, объем нового бизнеса сократился до 4 млрд долл. Следует отметить, что в 2008 г. бизнес лизинговых компаний практически полностью сконцентрировался в сегменте грузовых вагонов, в то время как в 2003-2007 гг. ОАО «РЖД» закупало по лизингу также пассажирские вагоны, тяговый и моторвагонный подвижной состав. В условиях экономического кризиса рынок лизинга вагонов рухнул вместе с падением спроса на подвижной состав, и объем нового бизнеса сократился более чем на 33%. Во время экономического кризиса также наблюдался высокий уровень дефолтов лизингополучателей. Вследствие этого многим лизинговым компаниям пришлось досрочно расторгать сделки в судебном порядке в связи с ненадлежащим исполнением лизингополучателями своих обязательств по своевременной выплате лизинговых платежей.

В то же время наблюдалось резкое снижение цен на вагоны, практически в 2 раза к докризисному уровню. Поэтому вагоностроители были вынуждены снижать объемы производства, были периоды простоя и приостановки производства на вагоностроительных заводах. Необходимо отметить, что наблюдалось и снижение стоимости вагонов на вторичном рынке, причина крылась в том,

что довольно большой парк вагонов, принадлежащих как ОАО «РЖД», так и частным операторам, простаивал из-за отсутствия загрузки с октября 2008 г. То есть потребность в обновлении железнодорожного транспорта оставалась, но у компаний не было средств для финансирования его приобретения.

В 2009 г. спрос на подвижной состав был минимален, и закупки в основном осуществлялись крупнейшими операторами на рынке перевозок нефтеналивных грузов (ООО «Трансойл» и т.д.) и ОАО «Первая грузовая компания»

○ Аналитики предполагают, что объем производства вагонов в России и на Украине сейчас избыточен. Железнодорожные компании покупают вагоны не под реальные объемы перевозок, а "с запасом", поскольку не понимают, как будет развиваться отрасль

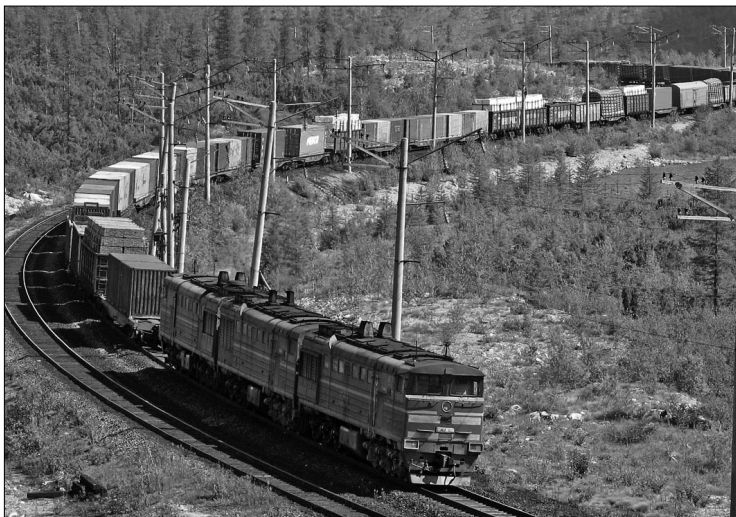
на собственные или привлеченные средства. Также для 2009 г. была характерна тенденция досрочного выкупа вагонов рядом лизингополучателей в собственность, в связи с чем некоторые лизинговые компании несколько сократили величину парка грузового подвижного состава.

В 2010 г. наблюдалось быстрое восстановление спроса на вагоны. Рост спроса сопровождался дефицитом крупного вагонного литья и увеличением цен на все виды грузовых вагонов. Это обусловило рост спроса на услуги лизинговых компаний. Рост спроса на вагоны был вызван стабилизацией экономической ситуации в стране, а соответственно, и стабилизацией финансового состояния компаний. То есть у компаний наконец появилась возможность обновлять свой уже значительно изношенный парк подвижного состава.

Производство грузовых вагонов в России в первом полугодии 2011 г. увеличилось на 40%. Такой рост обеспечила низкая база начала 2010 г. и сохраняющийся высокий спрос на подвижной состав. Но участники рынка признают, что сейчас он обоснован в первую очередь уже не ростом перевозок, а неопределенностью ситуации в отрасли и снижением эффективности управления парком.

По данным Росстата, в первом полугодии российские предприятия выпустили 31 тыс. грузовых вагонов, на 41% больше, чем в прошлом году. Теми же темпами растет производство вагонов на Украине — в основном их покупают российские железнодорожные компании. В первом полугодии украинские заводы выпустили 24,9 тыс. вагонов (рост на 40%). Основная причина резкого роста — низкая база первой половины 2010 г. В начале года российские и украинские предприятия выпускали в среднем по 3,5-4 тыс. вагонов в месяц, однако к концу года им удалось довести объем производства до 5,5-5,7 тыс. единиц ежемесячно, превысив максимумы времен СССР. Тот же уровень сохранился и в начале 2011 г.

Некоторые аналитики предполагают, что объем производства вагонов в России и на Украине сейчас избыточен. Железнодорожные компании покупают вагоны не под



реальные объемы перевозок, а "с запасом", поскольку не понимают, как будет развиваться отрасль: кому, например, достанется крупнейшая на рынке "Первая грузовая компания" (ОАО РЖД должно продать 75% ее акций осенью). Действительно, грузопоток на российских железных дорогах в первом полугодии вырос всего на 10% (до 1,33 трлн ткм).

Наибольшим спросом среди всех видов железнодорожного транспорта у компаний-покупателей сейчас пользуются полувагоны. Полувагон — универсальный тип грузового вагона, используемый для перевозки каменного угля, руды, леса, проката металла, а также других сыпучих и штучных грузов, не требующих защиты от воздействий атмосферной среды. Кузов полувагона не имеет крыши, что обеспечивает удобство использования разнообразных эффективных средств механизации при погрузке и выгрузке (мостовые краны, вагоноопрокидыватели и др.). Кроме того, большинство производимых в настоящее время в России полувагонов снабжены разгрузочными люками в полу или боковых стенах, обеспечивающими выгрузку сыпучих грузов самотеком и позволяющими перевозить более широкую номенклатуру грузов (например, строительные конструкции). Устойчивый рост объемов промышленного производства в сфере добычи твердых полезных ископаемых

и обрабатывающих отраслях России в 2003-2008 гг. обуславливал повышение спроса на железнодорожные перевозки с использованием универсального подвижного состава.

Кроме того, возможность перевозки широкой номенклатуры грузов позволяет сформировать логистическую цепочку таким образом, чтобы порожний пробег был минимальным, что повышает рентабельность перевозок. Парк полувагонов имеет крайне неравномерную возрастную структуру и включает как новые вагоны, так и крайне изношенные. В результате после списания устаревшей части парка потребуются закупки еще около 150 тыс. полувагонов, после чего закупки будут соответствовать приросту объемов перевозок грузов, а масштабная волна списания произойдет не ранее 2025 г.

Подводя итоги, следует отметить, что в условиях высокого темпа роста потребностей в подвижном составе, высокой и постоянно усиливающейся конкуренции в сегменте рынка лизинга подвижного состава лизинговые компании вынуждены осуществлять более сложные по своей структуре проекты, максимально удлинять сроки сделок и снижать процентные ставки. Современный лизингополучатель особенно внимательно изучает не только текст договора, но и график лизинговых платежей. И делает это для того, чтобы реально оценить выгоду предложения, сделанного лизинговой компанией.

Подчеркнем, что существенное влияние на рынок лизинга железнодорожного состава в перспективе будут оказывать два основных фактора: состояние основных фондов железнодорожного хозяйства и разработка новых моделей железнодорожного транспорта и техники.

Высокий уровень износа фондов железнодорожной отрасли (выше, чем в среднем в экономике России) создает предпосылку для постоянного спроса на лизинговое финансирование. С завершением реформы ОАО РЖД, решением вопроса относительно дотирования убыточных направлений грузовых и пассажирских перевозок, увеличением ясности в отношении перспектив отрасли как у РЖД, так и у частных операторов и самих лизинговых компаний, спрос на лизинговое финансирование может вырасти многократно.

Один из важнейших факторов, сдерживающих рост эффективности грузоперевозок, состоит в отсутствии значимых инноваций в российском железнодорожном транспорте на протяжении постсоветского периода. По мнению специалистов, такие инновации возможны, сейчас над ними работают крупнейшие производители подвижного и тягового состава. Некоторые из технологических нововведений способны принципиально оптимизировать всю экономику грузоперевозок. Это может вызвать новую волну спроса на обновление подвижного и тягового состава, тем более что подавляющая часть действующего состава и так уже близка к пределу своего физического износа.

Leasing of rolling stock and traction structure of the Russian Federation: current trends

V.P. Dobrovolsky, State Transport Leasing Company

For many transport companies one of the most profitable ways of expansion and updating of the rolling stock and traction structure is leasing. The author analyzes the types of leasing transactions, trends in the manufacture of railway equipment, the interests of the major participants of the market of leasing of rolling stock and traction structure.

Key Words: leasing, State Transport Leasing Company, rolling stock, financial leasing, operational leasing

Corresponding address: leasing@dlas.ru