

ПОЛИКАРПОВ АЛЕКСАНДР АНДРЕЕВИЧ

заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта
ИПЕМ

Лизинг на железнодорожном транспорте:
проблемы и перспективы

POLIKARPOV ALEKSANDR



Институт проблем естественных монополий
The Institute of Natural Monopolies Research

WWW.IPEM.RU

Согласно Стратегии развития транспортного машиностроения России до 2030 года:

«Системная проблема транспортного машиностроения России заключается в отсутствии долгосрочного оплаченного спроса на современный отечественный железнодорожный и городской рельсовый подвижной состав, а на среднесрочную перспективу – в отсутствии возможности конкурировать с зарубежными производителями по экономическим условиям приобретения продукции транспортного машиностроения и в отсутствии отечественного производства высококачественных комплектующих»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

парк пассажирских вагонов

более 19,3 тыс. ед.

парк вагонов электропоездов

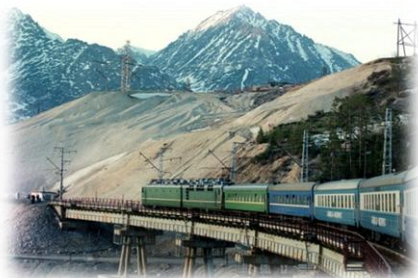
более 12,0 тыс. ед.

парк грузовых вагонов

более 1,2 млн ед.

парк локомотивов

более 20,5 тыс. ед.



ИЗНОС ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ



Износ парка грузовых локомотивов **46,0%**

Средний возраст **28,2 лет**

Износ парка грузовых вагонов **22,8%**

Средний возраст **15,2 лет**



Износ парка пассажирских локомотивов **31,7%**

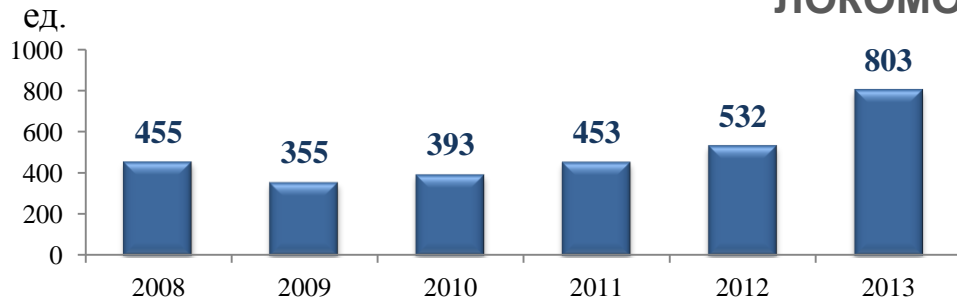
Средний возраст вагонов **20,7 лет**

Износ парка пассажирских вагонов **65%**

Средний возраст вагонов **19 лет**

ПРИБРЕТЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2008-2013 ГГ.

ЛОКОМОТИВЫ

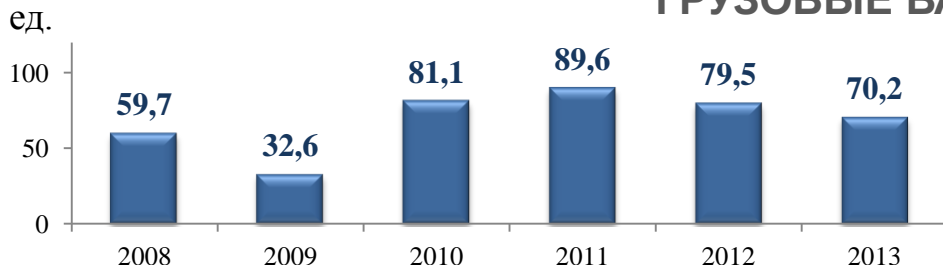


общий объём закупок локомотивов за период 2008 – 2013 гг. составил

более 2,9 тыс. ед.

на сумму 205,4 млрд руб.

ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ



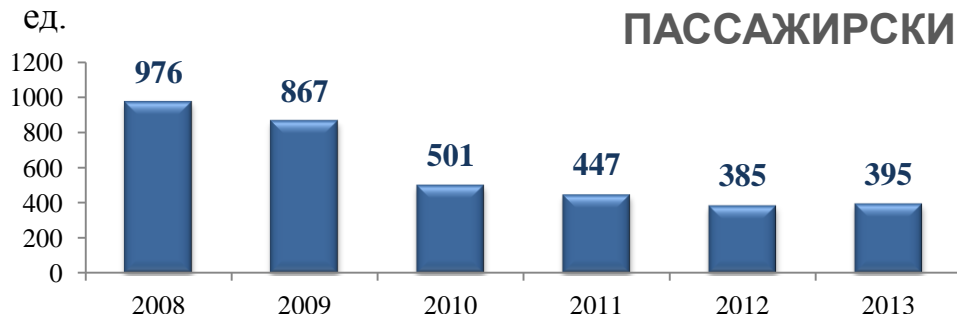
общий объём закупок грузовых вагонов за период 2008 – 2013 гг. составил

412,7 тыс. ед.

на сумму 749,7 млрд руб.

ПРИБРЕТЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2008-2013 ГГ.

ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ

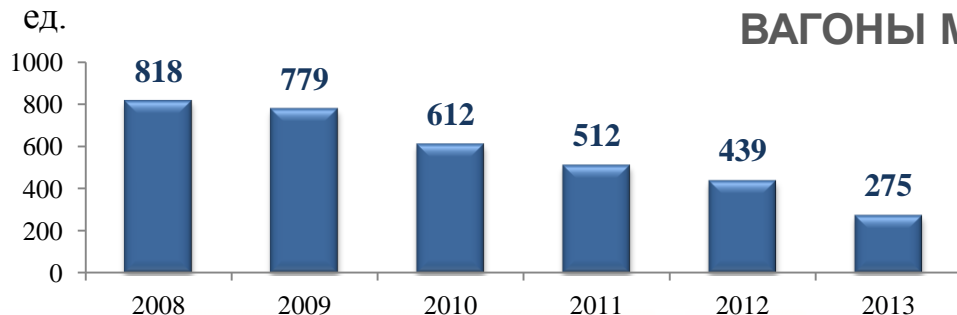


общий объём закупок пассажирских вагонов за период 2008 – 2013 гг. составил

более 3,5 тыс. ед.

на сумму 85,7 млрд руб.

ВАГОНЫ МВПС



общий объём закупок вагонов МВПС за период 2008 – 2013 гг. составил

более 3,4 тыс. ед.

на сумму более 140 млрд руб.

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ СПРОС НА ПРОДУКЦИЮ ЖД МАШИНОСТРОЕНИЯ ДО 2020 ГОДА

Локомотивы:

3,5 тыс. лок.
410 млрд руб.



МВПС:

3,7 тыс. ваг.
168,2 млрд руб.

Грузовые вагоны:

350 тыс. ваг.
595 млрд руб.

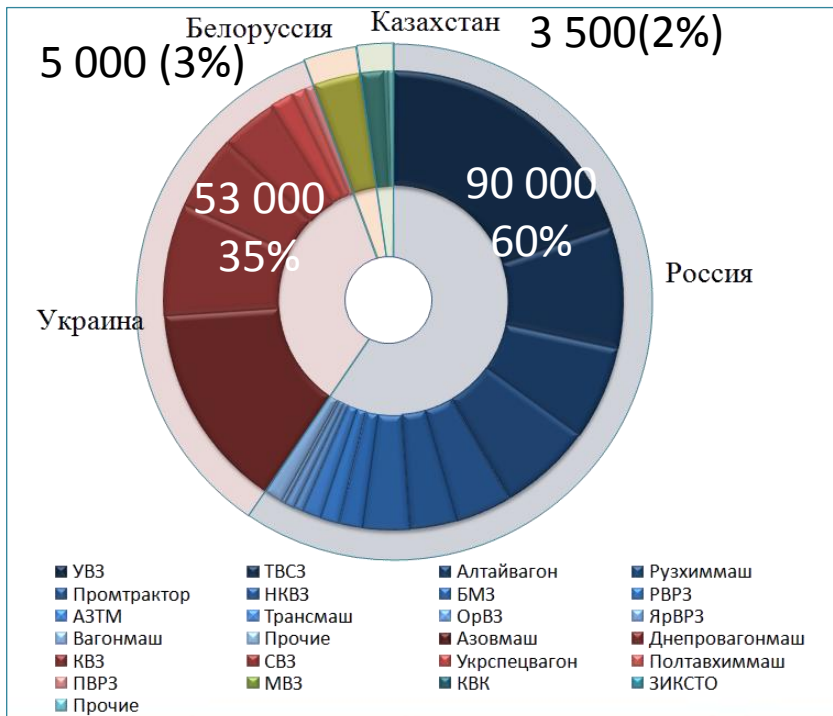


ПКДС:

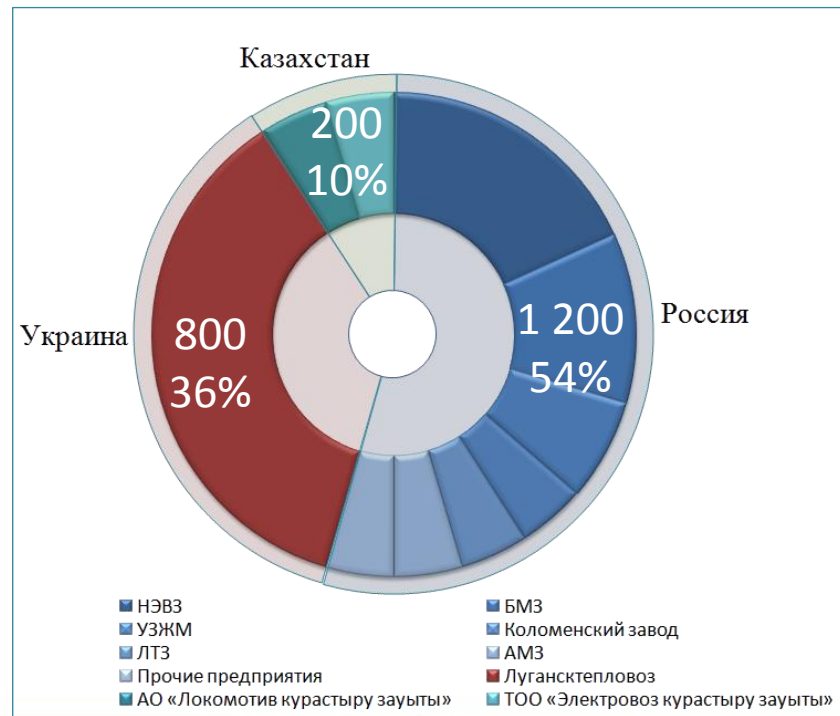
3,5 тыс. ваг.
160,6 млрд руб.

Общий объем инвестиций превышает **1,3 трлн руб.**

Мощности по производству грузовых вагонов



Мощности по производству локомотивов



Мощности по производству пассажирских вагонов дальнего следования



Мощности по производству МВПС



Негативные последствия от сокращения закупок железнодорожного подвижного состава, предусмотренных инвестиционной программой ОАО «РЖД»

- 1 Ограничение возможностей по снижению эксплуатационных затрат на осуществление перевозочной деятельности в виду высокой степени износа парка
- 2 Сокращение закупок современных локомотивов с улучшенными техническими характеристиками и ограничения роста производительности парка
- 3 Риск возникновения дефицита тяги на отдельных направлениях железных дорог России
- 4 Снижение объемов налоговых поступлений в бюджеты всех уровней
- 5 Вынужденное сокращение высококвалифицированного рабочего персонала и переход на неполную рабочую неделю
- 6 Резкое ухудшение социально-экономической обстановки в муниципальных образованиях, предприятия транспортного машиностроения которых являются градообразующими
- 7 Негативный межотраслевой экономический эффект от сокращения закупок продукции и услуг предприятий транспортного машиностроения

ЗАМКНУТЫЙ КРУГ ОГРАНИЧЕНИЯ ЗАКУПОК

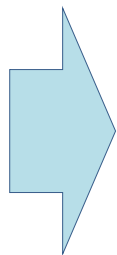


ЛИЗИНГ – ВЫХОД???

ЛИЗИНГ В АВИАЦИИ – ЭФФЕКТИВНАЯ МЕРА ПОДДЕРЖКИ ОТРАСЛИ

В бюджете РФ на 2014-2016 года предусмотрена поддержка авиакомпаний в части субсидирования затрат по уплате лизинговых платежей за воздушные суда отечественного производства:

1 млрд 198 млн руб.

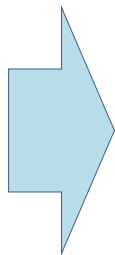


Аналогичная мера позволила бы приобрести по лизинговой схеме порядка

240 плацкартных вагонов

В бюджете РФ на 2014-2016 года предусмотрена поддержка авиакомпаний в части субсидирования затрат по уплате лизинговых платежей за воздушные суда, предназначенные для внутренних региональных и местных воздушных перевозок:

6 млрд 840 млн руб.



Аналогичная мера позволила бы приобрести по лизинговой схеме порядка

1250 вагонов МВПС

Субсидирование процентных ставок по лизинговым платежам смогло бы эффективно поддержать российских производителей подвижного состава в период снижения объемов выпуска продукции, попутно увеличив выплаты в бюджеты разных уровней.

Эффекты применения механизма государственной поддержки в виде субсидирования лизинговой ставки (за 3 года действия программы) сферы локомотивостроения

Государство

Затраты на субсидирование
14,88 млрд руб.

Общий доп. доход государства:
38,17 млрд руб.

в том числе:

НДС **34,31 млрд руб.**

НДФЛ **1,12 млрд руб.**

Социальные выплаты **2,73 млрд руб.**

Бюджетная эффективность проекта
257%

Дополнительный вклад в ВВП
0,15%

Производители

Дополнительный выпуск
локомотивов
1600 ед.

Обеспечение полной занятости
дополнительно
7,5-8 тыс. рабочих

Дополнительная выручка
222 млрд руб.

Потребители

Снижение износа парка **на 22%**
(54,0% до уровня 41,0%)

Снижение среднего возраста **на 17%**
(с 26,6 лет до 22,8 лет)

Удовлетворение потребностей
клиентов в предоставлении тяги под
перевозку

Повышение эффективности и
безопасности перевозочного процесса

Эффекты применения механизма государственной поддержки в виде субсидирования лизинговой ставки (за 3 года действия программы) сферы пассажирского вагоностроения

Государство

Затраты на субсидирование
1,63 млрд руб.

Дополнительные поступления в бюджет

5,71 млрд руб.

в том числе

НДС **5,54 млрд руб.**

НДФЛ **0,05 млрд руб.**

Социальные выплаты **0,12 млрд руб.**

Бюджетная эффективность проекта
256,6%

Производители

Дополнительный выпуск пассажирских вагонов
879 шт.

Обеспечение полной занятости дополнительно
4-4,5 тыс. рабочих

Дополнительная выручка
36,3 млрд руб.

Потребители

Снижение износа парка **на 8%**

Повышение комфортабельности и безопасности перевозок

Обеспечение пассажирских перевозок в полном объёме

ЛИЗИНГ – МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ

1

Позволяет закупать подвижной состав в бОльших объемах при сохранении текущего уровня финансирования сделок (+120%). При закупках локомотивов позволит обеспечить тяговыми ресурсами проекты развития инфраструктуры

2

Позволяет остановить деградацию крупнейших градообразующих предприятий в регионах (к примеру, ТВЗ, НЭВЗ, Алтайвагон)

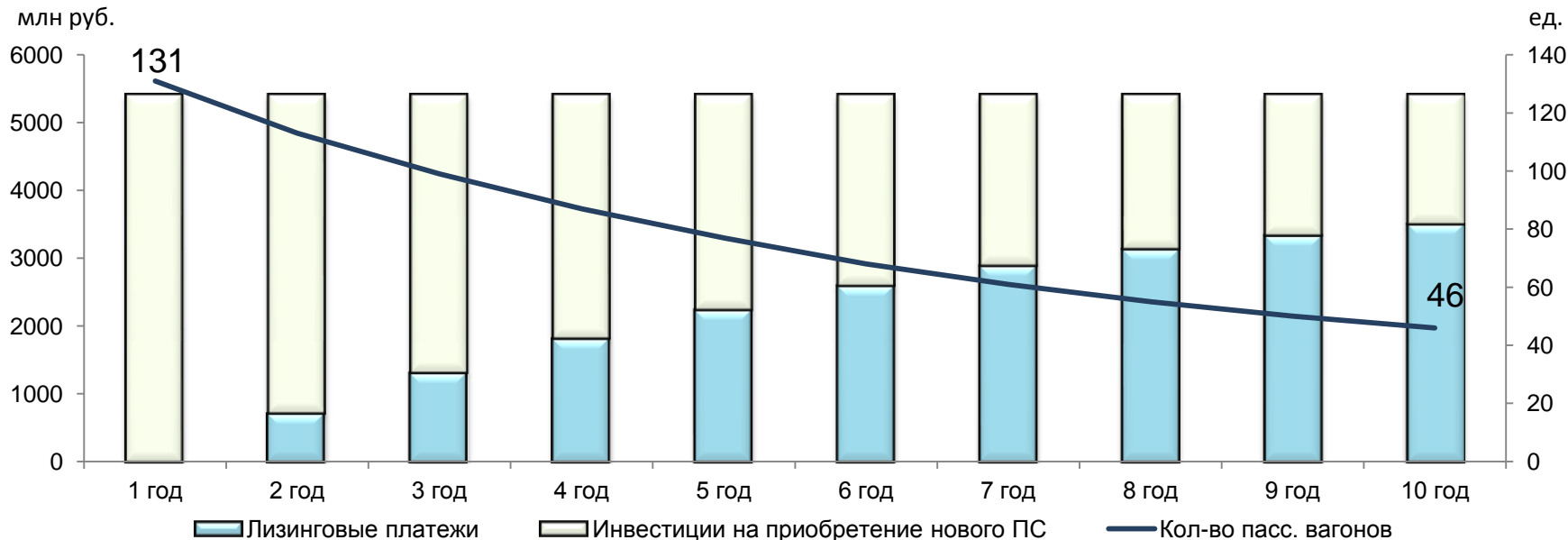
3

Позволяет увеличить выплаты не только в федеральный, но и региональный бюджеты, обеспечивая социальную стабильность в регионах.

4

Стимулирует внедрение новых и инновационных разработок в ПС и обеспечивает сбыт такой продукции.

ЛОВУШКА ЛИЗИНГА



Активное применение лизинговых схем может привести к сокращению инвестиционных возможностей компании-лизингополучателя

РИСКИ ПРИМЕНЕНИЯ ЛИЗИНГА

Невключение затрат транспортных компаний на уплату лизинговых платежей в расходную базу в условиях государственного регулирования тарифов

Отсутствие долгосрочных обязательств государства по субсидированию процентных ставок лизинговых платежей

Сокращение инвестиционных возможностей транспортных компаний на долгосрочный период

Возможный рост финансовой нагрузки на потребителей услуг транспорта

Невостребованность подвижного состава в условиях изменения экономической конъюнктуры рынка

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Механизм лизинга позволит решить текущие вопросы в условиях ограниченных инвестиционных ресурсов, что особенно актуально для железнодорожного транспорта и транспортного машиностроения

Наиболее эффективное применение лизинга возможно только на рынке со свободным ценообразованием (отсутствие государственного тарифного регулирования)

В текущих условиях, оптимальной формой государственной поддержки является **лизинг с компенсацией процентных ставок по лизинговым платежам**.
Бюджетная эффективность составляет **250-400%**

Спасибо за внимание!

Институт проблем естественных монополий
123104, г. Москва, ул. М. Бронная, дом 2/7, стр.1
Тел.: +7 (495) 690-14-26
Факс: +7 (495) 697-61-11
ipem@ipem.ru

ПОЛИКАРПОВ АЛЕКСАНДР АНДРЕЕВИЧ

Заместитель руководителя департамента
исследований железнодорожного транспорта

WWW.IPEM.RU



[ANOIPEM](#)



[IPEM](#)