Президент РУТ (МИИТ), д.т.н. Морозов В.Н.

Развитие финансового лизинга транспортных средств в Российской Федерации

Уважаемые участники форума!

Прежде всего, позвольте выразить благодарность организаторам за приглашение выступить на Форуме, на котором рассматриваются очень важные и значимые вопросы импортозамещения. Особенно важно то, что данный форум организовывается в России впервые.

**Слайд 1.**

Я представляю Российский университет транспорта (МИИТ) – ведущий транспортный университет, осуществляющий на уровне высших современных достижений, инновационных технологий и принципов управления образовательную, научную и социально-культурную деятельность. МИИТу в этом году исполняется 121 год. РУТ создан в соответствии с поручением Президента страны на Президиуме Госсовета 2016 года, Постановления Правительства Российской Федерации № 2928-р от 30 декабря 2016 г. и распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации № МС-112-р от 27 июня 2017 г.

**Миссия РУТ (МИИТ) состоит в том, чтобы продолжая вековые традиции отечественного транспортного образования и науки, всесторонне содействовать кадровому и научному обеспечению стратегии развития единого транспортного комплекса России. ( представлено на слайде)**

*На основе:*

*- непрерывной генерации новых знаний и их включения в образовательный и производственный процессы;*

*- реализации всех стадий непрерывного образования, включая подготовку, переподготовку и повышение квалификации работников* *транспорта, обладающих новыми перспективными компетенциями по широкому спектру востребованных бизнесом и обществом квалификаций;*

*- системной интеграции транспортной науки и образования на пространстве СНГ и в сотрудничестве с ведущими мировыми университетами, компаниями и организациями транспорта.*

**Напомню: На проводимом заседание президиума Госсовета, на котором говорилось об импортозамещении, президент России Владимир Путин отметил, что «на сегодняшний день нужна кадровая оценка для проектов импортозамещения», в связи с чем поручил причастным руководителям обратить особое внимание вопросам развития профессионального образования».**

Преобразования, проведенные в МИИТе полностью соответствуют решению поставленной задачи.

**Слайд 2.**

Хотел бы построить свое выступление не только на основе известных экономически и нормативно-правовых документов, но и с учетом собственного многолетнего опыта работы в ОАО «РЖД»

Среди всех видов транспорта железнодорожный транспорт имеет наиболее положительный опыт импортозамещения. Так за счет развития российских заводов и локализации в России высокотехнологичных производств появились новые магистральные локомотивы, новый грузовой подвижной состав, обновленные пассажирские вагоны, комфортабельные двухэтажные вагоны, пригородные электропоезда, в том числе подвижной состав, который никогда в России не производился.

Также на российских железных дорогах активно развиваеться импортозамещение в сфере ИТ, активно внедряются конкурентоспособные управляющие и информационные продукты российских разработчиков.

*С точки зрения распределения лизингового портфеля, то есть лизинговых сделок с учетом всех имеющихся платежей и задолженностей по лизинговым сделкам, по типу имущества – более трети лизингового имущества приходится на железнодорожный сектор, а также существенная доля традиционно присутствует в авиации.*

Характеризуя российский рынок лизинга можно отметить следующее.

Крупнейшими игроками данного рынка по совокупности параметров являются : Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), Сбербанк Лизинг и ВТБ Лизинг.

**Слайд 3.**

Традиционно основными источниками финансирования программ обновления фондов основных средств компаний является заемный капитал, который привлекается за счет различных инструментов: банковское кредитование, выпуск облигационных займов, а также финансовый или операционный лизинг.

Применение того или иного инструмента финансирования зависит от совокупности факторов: эффективная ставка и приведенная стоимость выбранного инструмента фондирования, распределение нагрузки на операционные расходы во времени, особенности бухгалтерского учета и влияния на финансовую отчетность, налоговые риски и последствия, и, наконец, кредитные риски контрагентов.

С точки зрения стоимости и схемы движения финансовых средств отличия кредита и лизинга можно проиллюстрировать примерами на представленном слайде:

- *при кредитовании в банке, компания (конечный получатель денежных средств), которая обновляет свои основные средства, оформляет кредит и предоставляет залог. При этом процентная ставка складывается из стоимости фондирования банка, кредитного риска на заемщика и маржи банка. В текущих условиях для компании с приемлемым уровнем кредитного риска такая ставка может составить11,5-12,0% годовых (9% стоимость для банка+1% кредитный риск получателя средств+2% маржа банка)*

*-в лизинге же в данную схему включается посредник – лизинговая компания. Таким образом, для конечного получателя стоимость фондирования увеличивается дополнительно на маржу лизинговой компании и может быть скорректирована в зависимости от соотношения кредитного качества лизинговой компании и конечно получателя денежных средств (лизингового имущества).То есть стоимость для конечного получателя уже составит 9% стоимость для банка + 1% кредитный риск лизинговой компании +2% маржа банка +х% маржа лизинговой компании.*

Из данных примеров становится очевидным, что лизинг эффективен в ситуации, когда кредитное качество лизингополучателя ниже кредитного качества лизинговой компании. Примерами могут выступать компании малого и среднего бизнеса (МСП), недавно созданные компании, компании испытывающие финансовые сложности или не имеющие активов для залога.

*При использовании лизинга кредитный риск банка значительно снижается, так как заемщиком выступает лизинговая компания, а риски лизинговой компании снижаются за счет обременения на предмет лизинга (например, автомобили) и возможности его изъятия и предоставления в лизинг другим юридическим лицам.*

За исключением отдельных направлений бизнеса, где лизинг является основным инструментом обновления основных средств, эффективность и целесообразность каждого из инструментов фондирования отличается для компаний МСП и крупного бизнеса в силу объективных факторов.

Так, компании МСП имеют ограниченные возможности в части использования рынка капитала, ставка банковского кредитования для них может быть существенно выше доступных ставок для крупного бизнеса или лизинговых компаний. При этом применение ускоренного коэффициента амортизации в случае с лизингом может обеспечить оптимизацию налоговой нагрузки для высокорентабельного бизнеса.

 *В ряде случаев, а также в период турбулентности на финансовых рынках доступ к ликвидности у компаний МСП может быть ограничен заградительными уровнями процентных ставок по кредитам или в принципе может быть исключен. В подобных ситуациях альтернативных способов фондирования, кроме привлечения лизинговой компании, может не быть на рынке.*

В свою очередь противоположная ситуация возникает при применении финансового лизинга крупным бизнесом, у которого есть прямой доступ к источникам финансирования на более выгодных условиях, чем могут получить лизинговые компании.

Для таких компаний, в ряде случаев применение лизинга может быть неэффективным по ряду причин:

- стоимость фондирования на рынках капитала для первоклассного заемщика всегда ниже, чем для лизинговой компании. При этом лизинговые платежи всегда включают в себя амортизацию долга с первого дня*: то есть платеж в погашение основного долга по кредиту лизинговой компании включается в состав ежемесячного лизингового платежа.*

*Погашение долга например по кредиту или облигациям возможно одним платежом в конце срока, что увеличивает средний срок использования кредита и снижает эффективную ставку для компании.*

Лизинговые договоры очень часто включают необходимость осуществления аванса лизингополучателем в объеме 15-20% от стоимости договора, что также приводит к увеличению фактической эффективной ставки для конечного получателя.

*Лизинговые платежи увеличивают нагрузку на операционные расходы компаний, что особенно негативно влияет на низкомаржинальный бизнес, а также увеличивает риски потери ликвидности в условиях финансового кризиса и высокой стоимости или недоступности дополнительной* *ликвидности.*

С учетом изложенного, эффективность применения лизинга крупными компаниями в текущих условиях возможно достигнуть при условии субсидирования процентных ставок с соответствующей детальной оценкой экономической эффективности (даже с учетом субсидий) применения лизинга и грузовой базы на период среднесрочного и долгосрочного финансирования.

*Также на железнодорожном транспорте благодаря более четкому формированию затрат на подвижной состав за счет лизинговых платежей, можно конкретизировать вагонную составляющую в транспортном тарифе.*

Необходимо иметь в виду, что ранее одним из преимуществ лизинга было то, что он не учитывался в составе долговой нагрузки компаний и отражался как забалансовое обязательство по РСБУ. Однако в отчетности по международным стандартам, лизинг всегда включался в состав долговых обязательств, а с 2018 года станет обязательным отражать и обязательства по долгосрочной аренде в составе финансовых обязательств*. С учетом сближения стандартов российской и международной отчетности, необходимо учитывать, что лизинг увеличивает суммарную долговую нагрузку компании и может повлиять на выполнение ковенант по существующим обязательствам, а также негативно отразиться на кредитном рейтинге. При этом обязательства по лизингу учитываются вместе с процентными платежами (сумма лизинговых платежей – как долг), в то время как в части кредитов и облигаций учитывается только тело основного долга.*

**Слайд 4.**

При всех перечисленных условиях тем не менее, в настоящее время в России наблюдается активный рост лизинговых операций. Так объем лизингового бизнеса за 2016 год вырос на 36% и составил 742 млрд рублей, достигнув уровня 2011 года, в том числе на транспорте 509 млрд рублей или 68,6% от общего объема лизинга в стране. На финансовый лизинг в области железнодорожного транспорта в 2016 году приходится 96,4 млрд рублей, что оставляет 13% от общего объема лизинга.

В 2017 году рынок лизинга, согласно базовому прогнозу рейтингового агентства «Эксперт РА», продолжает расти и превысит рекордные 800 млрд рублей.

В целом развитие рынка обусловлено как активизацией лизинговыми компаниями региональных сделок, так и заключением лизингодателями крупных сделок с компаниями железнодорожного, авиационного и водного транспорта в IV квартале (*на него пришлось около 39% лизингового бизнеса за весь 2016 год против 29% годом ранее).*

**Слайд 5.**

*Лизинговая деятельность является одним из инструментов инвестиционной деятельности по приобретению имущества и передаче его в лизинг, которые успешно решает проблему нехватки финансовых ресурсов на приобретение новых транспортных средств.*

*В условиях дефицита собственных денежных средств у организаций, а также ограниченности государственной поддержки, отечественные организации вынуждены значительную часть ресурсов использовать на финансирование текущих нужд действующего производства, а не на освоение новых технологии и наукоемкой конкурентоспособной продукции*.

Таким образом, использование финансового лизинга как инструмента инвестиционной деятельности оказывает положительное влияние на развитие производства, создание новых рабочих мест, динамичное обновление подвижного состава и основных фондов не только на транспорте, но и во всех отраслях экономики нашей страны.

 Спасибо за внимание!