

В 2007 году аналитические продукты информационного агентства "INFOLine" были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство "INFOLine" было принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира "ESOMAR". В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства "INFOLine" сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует нашим клиентам получение качественного продукта и постпродажного обслуживания посредством проведения дополнительных консультаций по запросу заказчиков.



Отраслевое исследование "Рынок лизинга грузового железнодорожного подвижного состава России" Итоги 2010 года ДЕМО-ВЕРСИЯ



- Текущее состояние и перспективы развития грузовых железнодорожных перевозок в России
- Конъюнктура рынка различных видов подвижного состава и динамика цен за период с 2006 по 2010 гг.
- Состояние рынка лизинга подвижного состава и описание бизнеса лизинговых компаний
- Описание бизнеса крупнейших транспортных компаний России

Содержание исследования

Об исследовании "Рынок лизинга грузового железнодорожного подвижного состава России".....	3
Раздел I. Текущее состояние и перспективы развития железнодорожного транспорта России.....	5
1.1. Краткая характеристика железнодорожного транспорта России.....	5
1.2. Динамика и структура перевозок грузов в России.....	7
1.3. Состояние вагонного парка ОАО "РЖД" и частных операторов.....	9
1.4. Реформирование железнодорожного транспорта.....	12
1.5. Проблемы и перспективы тарифного регулирования железнодорожных перевозок.....	21
Раздел II. Текущее состояние и перспективы развития железнодорожного машиностроения России	29
2.1. Основные показатели железнодорожного машиностроения России	29
2.2. Рынок грузового железнодорожного подвижного состава России	40
2.3. Производство грузового железнодорожного подвижного состава в России в 2006-2010 г.....	43
2.4. Проблемы и перспективы развития железнодорожного машиностроения России.....	47
Раздел III. Рынок лизинга железнодорожного подвижного состава и описание бизнеса лизинговых компаний	57
3.1. Основные показатели российского рынка лизинга грузового железнодорожного подвижного состава..	57
3.2. Описание бизнеса лизинговых компаний России.....	65
"ВТБ-Лизинг", ОАО.....	65
"Сбербанк Лизинг", ЗАО ("РГ Лизинг", ЗАО).....	70
"Альфа-Лизинг", ООО	75
"ОТЭКО", ЗАО.....	76
"Брансвик Рейл Лизинг", ООО	79
"Транскредитлизинг", ГК	84
"Металлинвестлизинг", ЗАО	87
"ЗР", ЗАО	90
"ВЭБ-Лизинг", ОАО	94
"ЮниКредит Лизинг", ООО и "Локат Лизинг Руссия", ЗАО.....	100
"ТрансФин-М", ООО	104
"Газтехлизинг", ООО	109
"Ханса Лизинг", ООО	113
"Транслизинг-сервис", ЗАО.....	117
"ЛК "Уралсиб", ООО	120
"Росдорлизинг", ОАО	123
"Нордеа Лизинг", ООО ("Оргрэслизинг", ООО).....	127
"Клиентская лизинговая компания", ЗАО	131
"Балтийский Лизинг", ГК ("Номос-лизинг", ГК)	135
Авангард-Лизинг", ОАО.....	139
"РБ ЛИЗИНГ", ООО.....	143
"Газпромбанк лизинг", ЗАО	147
"Райффайзен-Лизинг", ООО	151
"Лизинговая компания "АЛЪЯНСПРОМСЕРВИС", ООО.....	155
"ТГИ-Лизинг", ООО	159
"ТрансИнвестХолдинг", ГК.....	163
"ЛК "Вагонпарк", ООО.....	167
"Лизинг машин и оборудования", ООО	171
"Сибирская лизинговая компания", ЗАО	175
"ИНГ Лизинг", ООО	178
"Уральский лизинговый центр", ОАО.....	181
"ПГК-Лизинг", ООО	184
"Лизинговая компания "ТЭК", ЗАО	187
"Кузбасслизинг", ООО.....	190
"Акционерный коммерческий банк "ЦентроКредит", ЗАО	193



Об исследовании "Рынок лизинга грузового железнодорожного подвижного состава России"

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в обеспечении потребностей промышленности и торговли России. Парк грузового железнодорожного подвижного состава в России с 2000 года непрерывно увеличивался (в основном за счет закупок вагонов частными собственниками) и к началу 2010 года приблизился к уровню 1993 года, составив 985,7 тыс. грузовых вагонов. В 2010 году парк подвижного состава продолжил увеличиваться и на 1 января 2011 года превысил 1 млн. вагонов и составил около 1019,2 тыс. единиц

В 2007-2008 гг. лизинговые компании стали крупнейшими потребителями грузовых вагонов, закупая более 55% всего производимого в странах СНГ подвижного состава. В условиях экономического кризиса, спровоцировавшего снижение цен на рынке грузовых вагонов, арендных ставок и доходов лизингополучателей, лизинговые компании столкнулись с проблемой неплатежей, поиска финансово устойчивых лизингополучателей и необходимостью изменения структуры лизингового портфеля. В 2009 году ряд лизинговых компаний столкнулся со значительными финансовыми проблемами (особенно это касается тех компаний, которые активно закупали подвижной состав в 2008 году и у которых долговой портфель номинирован в иностранной валюте), к концу года спрос на подвижной состав значительно увеличился (в том числе за счет опережающего роста потребностей клиентов в операционном лизинге), как и на услуги лизинговых компаний. В 2010 году рынок лизинга в России вступил на новый этап роста. Сумма новых сделок выросла до 725 млрд. рублей (в 2,3 раза по сравнению с 2009 годом), совокупный лизинговый портфель увеличился на 23% и составил 1108 млрд. рублей. Заметными событиями 2010 года стали расширение лизингодателями филиальных сетей, рост собственного парка подвижного состава лизинговых компаний в ходе крупных сделок по приобретению нового подвижного состава, сделок слияний и поглощений и участия в тендерах ОАО "РЖД".

Основная цель исследования "Рынок лизинга грузового железнодорожного подвижного состава России 2010" – оценка текущего состояния и перспектив реформирования и развития грузового железнодорожного транспорта и железнодорожного машиностроения России, характеристика крупнейших лизинговых компаний, а также описание конъюнктуры рынков отдельных видов подвижного состава. В ходе проведения данного исследования специалисты ИА "INFOLine" охарактеризовали крупнейшие лизинговые компании России, а также проанализировали рынок грузовых вагонов России по видам подвижного состава (полувагоны, универсальные и фитинговые платформы, крытые вагоны, нефтебензиновые, газовые цистерны и цистерны для кислоты, хопперы-цементовозы и хопперы-минераловозы, рефрижераторные и изотермические вагоны, а также думпкары).

Описание крупнейших российских лизинговых компаний (ОАО "ВТБ-Лизинг", ЗАО "Сбербанк Лизинг", "ВЭБ-лизинг", ООО "Альфа-Лизинг", ЗАО "ОТЭКО", ООО "Брансвик Рейл Лизинг", ООО "ТрансКредитЛизинг", ЗАО "ЗР", ООО "ЮниКредит Лизинг" и ЗАО "Локат Лизинг Россия", "ТрансФин-М", ООО "Газтехлизинг", ООО "Ханза-лизинг", ЗАО "Транслизинг-сервис", ООО "Лизинговая компания Уралсиб", ОАО "Росдорлизинг", ООО "Нордеа Лизинг", ЗАО "Клиентская лизинговая компания", Группа компаний "НОМОС-лизинг", ОАО "Авангард-Лизинг", ООО "РБ Лизинг", ЗАО "Газпромбанк лизинг", ООО "Райффайзен-Лизинг", ООО "Лизинговая компания "АЛЪЯНСПРОМСЕРВИС", ООО "ТГИ-Лизинг", ГК "ТрансИнвестХолдинг", ООО "ЛК "Вагонпарк", ЗАО "Металлинвестлизинг", ООО "Лизинг машин и оборудования", ЗАО "Сибирская лизинговая компания", ООО "ИНГ Лизинг", ОАО "Уральский лизинговый центр", ООО "ПГК-Лизинг", ЗАО "Лизинговая компания "ТЭК", ООО "Кузбасслизинг", ЗАО "Акционерный коммерческий банк "ЦентроКредит") содержит информацию о структуре бизнеса, динамике переданного в лизинг парка подвижного состава по видам, ключевых лизингополучателях, динамике объема этого бизнеса компаний, динамике и структуре лизингового портфеля, динамике финансовых показателей, а также о планах и перспективах развития.

В настоящее время в России существует целый ряд специалистов, нуждающихся в оперативном и объективном освещении событий на российском рынке лизинга подвижного состава, а также железнодорожного машиностроения и транспорта:

- специалисты отделов маркетинга и менеджмент предприятий железнодорожного машиностроения;
- специалисты лизинговых и транспортных компаний, отвечающие за закупку подвижного состава, и осуществляющие деятельность в сфере стратегического планирования;
- частные и институциональные инвесторы или банковские структуры, взаимодействующие с российскими предприятиями железнодорожного транспорта.

На удовлетворение потребности в достоверной и полной информации перечисленных выше групп специалистов, направленно данной исследование.

Основные информационные источники, использованные в ходе подготовки исследования "Рынок лизинга грузового железнодорожного подвижного состава России":

- база данных ИА "INFOLine" по тематикам "Железнодорожное машиностроение РФ" и "Железнодорожный транспорт РФ" за 2003-2011 гг.;
- материалы Министерства транспорта, Федерального агентства по железнодорожному транспорту, Министерства промышленности и энергетики, Правительства РФ;
- материалы ОАО "РЖД" и дочерних компаний (финансовая отчетность, брифинги, пресс-конференции, выступления руководства, пресс-релизы);
- данные предприятий железнодорожного машиностроения, транспортных и лизинговых компаний (материалы сайтов, финансовая отчетность, пресс-релизы и презентации);
- интервьюирование и анкетирование предприятий железнодорожного машиностроения, транспортных и лизинговых компаний;
- материалы более 1000 российских и зарубежных средств массовой информации (федеральная и региональная пресса, информационные агентства, электронные СМИ, отраслевая пресса);
- данные Федеральной службы государственной статистики, Федеральной таможенной службы и Федеральной антимонопольной службы;

Информация об агентстве "INFOLine"

Информационное агентство "INFOLine" было создано в 1999 году для оказания информационно-консалтинговых услуг коммерческим организациям. Осуществляет на постоянной основе информационную поддержку более 1000 компаний России и мира. Агентство "INFOLine" ежедневно проводит мониторинг публикации в более 5000 СМИ и ежедневно ведет аналитическую работу по 80 тематикам экономики РФ. Начиная с 2003 года агентство "INFOLine" по заказу клиентов и по собственной инициативе проводит различные кабинетные исследования рынков. При подготовке маркетингового исследования специалисты агентства используют уникальное информационное обеспечение и опираются на многолетний опыт работы с различными новостными потоками. В анализе рынков и отраслей нам доверяют: "Уралвагонзавод", "Рузхиммаш", "Альфа-Банк", "Стахановский вагоностроительный завод", "Днепровагонмаш", "Трансмашхолдинг", "Промтрактор-вагон", "СИБУР-Транс", "БалтТрансСервис", "Трансконтейнер", "Русская Тройка", "Globaltrans", "ОТЭКО", ГК "Трансгарант", ФК "Уралсиб", "ВТБ-лизинг", "Райффайзен-лизинг", "Брансвик Рейл Лизинг" и многие другие.



информационное агентство information agency

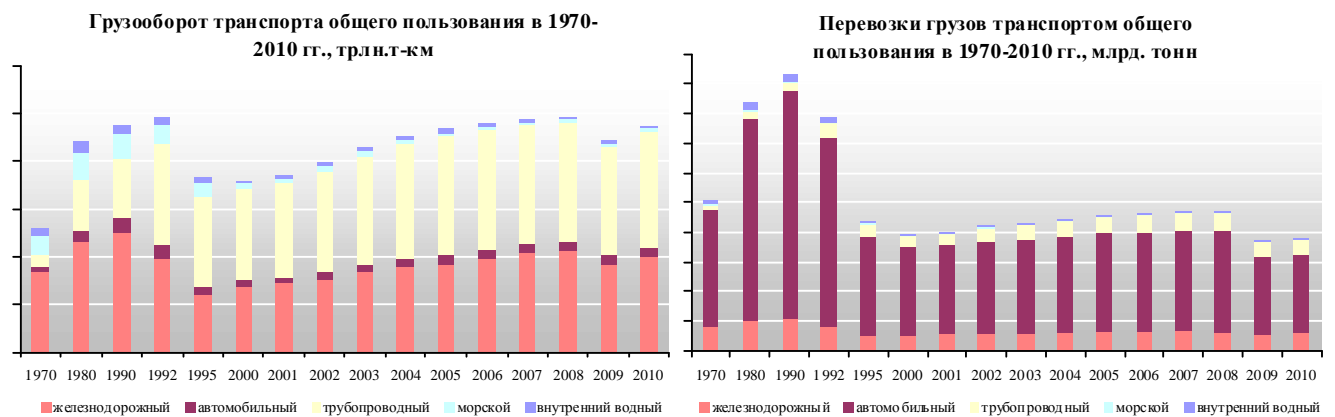
Дополнительную информацию Вы можете получить на сайте www.advis.ru.



Раздел I. Текущее состояние и перспективы развития железнодорожного транспорта России

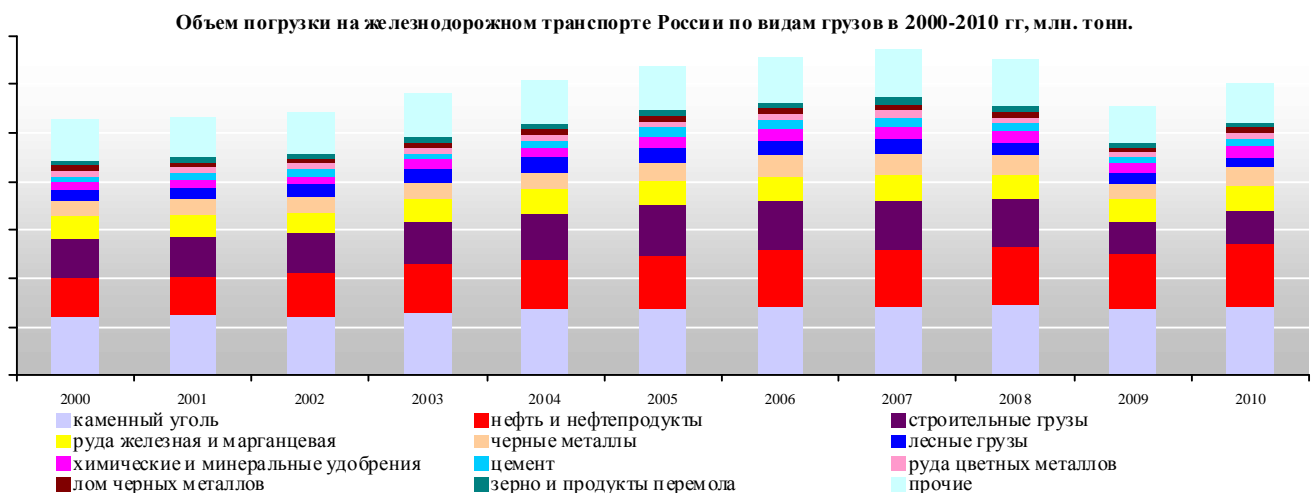
1.1. Краткая характеристика железнодорожного транспорта России

В транспортной системе России железнодорожный транспорт занимает ведущее место, по итогам 2010 года на его долю приходилось более 42,3% грузооборота всех видов транспорта общего пользования (без учета трубопроводного – 85%). При этом в условиях экономического кризиса железнодорожный транспорт оказался наиболее устойчивым: падение перевозок грузов в 2009 г. составило 15% (всего по РФ – 21%, автомобильный транспорт – 24%), а грузооборота 11,9% (всего по РФ – 10,2%, автомобильный транспорт – 16,7%). Особая роль железных дорог в транспортной системе определяется большими расстояниями перевозок, отсутствием коммуникаций других видов транспорта в широтном направлении в регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленностью мест производства сырьевых ресурсов, в том числе предназначенных для экспорта, от пунктов их потребления и морских портов.



1.2. Динамика и структура перевозок грузов в России

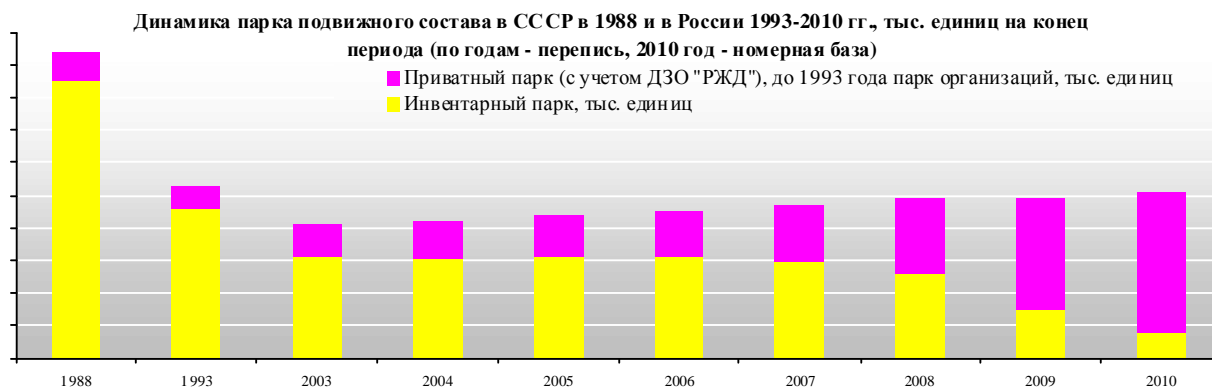
В структуре перевозимых железнодорожным транспортом грузов в России преобладают уголь, нефть и нефтепродукты, строительные грузы, руда и металлопродукция, лесные грузы. Динамика структуры перевозок грузов в России в 2000-2010 гг. представлена на диаграмме.



1.3. Состояние вагонного парка ОАО "РЖД" и частных операторов

Состояние парка железнодорожного подвижного состава на 2011 г.

С 2000 года парк подвижного состава в России непрерывно увеличивался (в основном за счет закупок вагонов частными собственниками) и к началу 2010 года приблизился к уровню 1993 года, составив 985,7 тыс. грузовых вагонов. В 2010 году парк подвижного состава продолжил увеличиваться и на 1 января 2011¹ года составил 1019,2 тыс. Данные на диаграмме за 2003-2008 гг. приведены по результатам переписи вагонов ОАО "РЖД" (не учитываются часть вагонов, приведенных в номерных базах²), а за 2010 год по данным анализа номерных баз "Пространства 1520" специалистами ИА "iNFOLine". <...>



Структура парка грузового железнодорожного подвижного состава на 1.1.2011³ по принадлежности (приватный, инвентарный, находящийся в аренде) в разрезе основных видов вагонов приведена в таблице. Следует отметить, что 4019 полувагонов и 3353 хоппера-зерновоза, проданные на конкурсах в 2010 году еще не были перенесены из инвентарного парка в приватный, что потребовало проведения корректировки (данные в таблице скорректированы).

Возрастная структура парка подвижного состава России по видам вагонов на 1 января 2011 года⁴

Тип вагона	2006-2010	2001-2005	1996-2000	1990-1995	До 1990 года
Крытые	15306	43934
Платформы	6279	46327
Полувагоны	57285	140372
Цистерны	44674	89684
Хоппер-ЦМВ	4628	7634
Минераловозы	4648	9986
Окатышевозы	601	1201
Зерновозы	2083	29038
Автомобилевозы	1077	1785
Фитинговые	5440	13415
Остальные ⁵	15919	49939
Всего	157940	433315

Источник: расчеты ИА "iNFOLine" на базе номерных баз грузовых вагонов, данных ОАО "РЖД" и Федеральная таможенная служба

Динамика закупок грузового железнодорожного подвижного состава в 2009-2010 гг. представлена на диаграмме. Наиболее динамичный рост спроса наблюдался в сегменте полувагонов, закупки которых выросли почти в 3 раза. <...>

¹ В связи с тем, что срок присвоения номеров вновь построенным грузовым вагонам составляет от 1 до 2 месяцев фактически используются данные базы собственников ГВЦ "РЖД" на 1.4.2011 с исключением предварительных неполных данных по произведенным в январе-феврале 2011 года грузовым вагонам.

² Это касается ряда неисправных грузовых вагонов, в том числе находящихся "за балансом"

³ В связи с тем, что срок присвоения номеров вновь построенным грузовым вагонам составляет от 1 до 2 месяцев фактически используются данные базы собственников ГВЦ "РЖД" на 1.4.2011 с исключением предварительных неполных данных по произведенным в январе-феврале 2011 года грузовым вагонам.

⁴ В связи с тем, что срок присвоения номеров вновь построенным грузовым вагонам составляет от 1 до 2 месяцев фактически используются данные базы собственников ГВЦ "РЖД" на 1.4.2011 с исключением предварительных неполных данных по произведенным в январе-феврале 2011 года грузовым вагонам.

⁵ В данную группу входят думпкары, хопперы-дозаторы, специализированные платформы, рефрижераторы, термосы, транспортеры



1.4. Реформирование железнодорожного транспорта

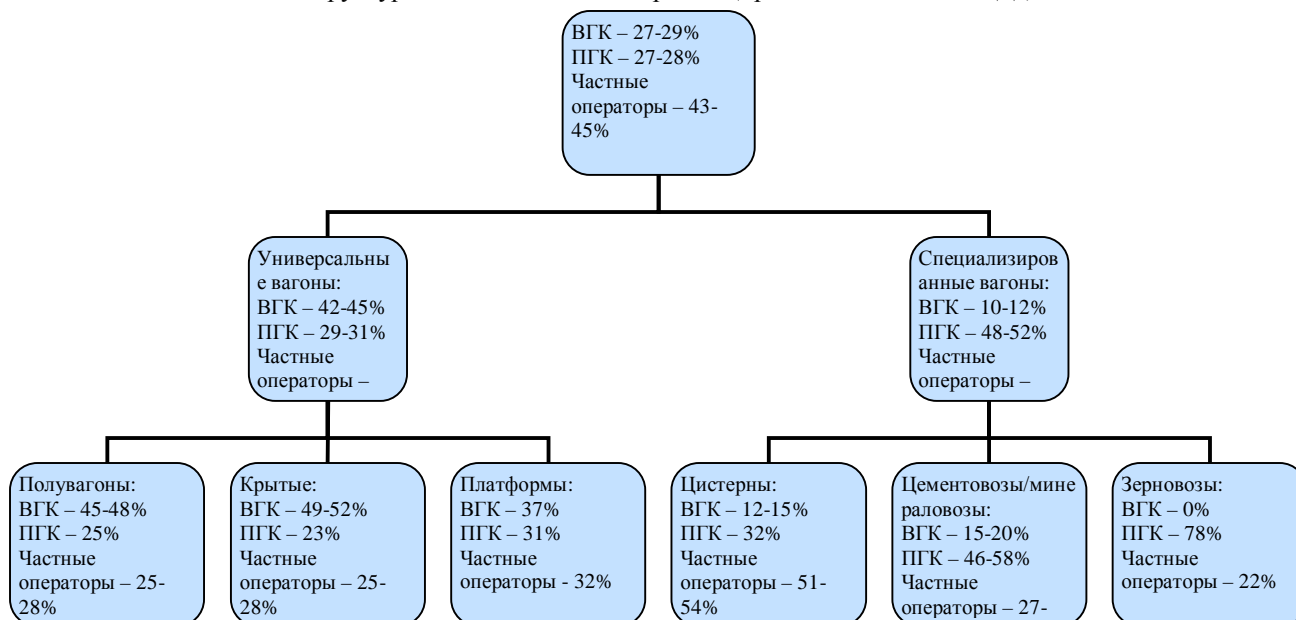
Предпосылки и цель реформирования железнодорожного транспорта

Программа структурной реформы железнодорожного транспорта разрабатывалась в 90-е годы, когда сеть железных дорог была существенно недозагружена, более 30% парка подвижного состава не использовалось, а уровень тарифов на перевозки не обеспечивал формирование доходной базы Министерства путей сообщения в объеме необходимом для покрытия затрат на обеспечение работоспособного состояния железнодорожной инфраструктуры и обслуживание парка подвижного состава. <...>

Вагонная составляющая реформирования

Целевая модель рынка железнодорожных перевозок предусматривает обеспечение равных условий конкуренции для всех вагонов на рынке железнодорожных перевозок и формирование полностью конкурентного рынка с обеспечением равных условий для всех участников (вывод инвентарного парка из РЖД и обеспечение условий для справедливой конкуренции). <...>

Структура целевого вагонного рынка (предложена ОАО "РЖД")



Локомотивная составляющая реформирования

Модель целевого развития рынка предусматривает сохранение единого централизованного парка локомотивов РЖД и публичное предоставление перевозки. <...>

Инфраструктурная составляющая реформирования

Долгосрочное регуляторное решение для инфраструктуры в соответствии с целевой моделью рынка – "сетевой контракт" между РЖД и государством. <...>

Текущая ситуация на третьем этапе реформирования

Всего с начала реформы было создано 67 дочерних и зависимых обществ ОАО "РЖД" в сферах грузовых, пригородных пассажирских перевозок, ремонта подвижного состава, промышленного производства, проектно-исследовательских работ, логистики, научной деятельности. Создание дочерних обществ должно служить развитию конкуренции в перевозочной деятельности, снижению тарифов на перевозки и привлечению в отрасль частного бизнеса. <...>

1.5. Проблемы и перспективы тарифного регулирования железнодорожных перевозок

Динамика тарифов на железнодорожные перевозки

ОАО "РЖД" является естественной монополией в области предоставления услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и занимает монопольное положение на рынке предоставления услуг локомотивной тяги. Монопольная сфера деятельности ОАО "РЖД" в области грузовых перевозок подлежит государственному регулированию в соответствии с ФЗ "О естественных монополиях". Тарифы или их предельный уровень на грузовые перевозки в естественно-монопольной сфере деятельности устанавливаются на основании принципа "издержки плюс" и публикуются в соответствующих прейскурантах, которые утверждаются Федеральной службой по тарифам. Ежегодно на основании предложений по прогнозу финансового плана и инвестиционной программы ОАО "РЖД" ФСТ России готовятся предложения по индексации уровней тарифов на грузовые перевозки, которые утверждаются Правительством РФ. <...>

Планы развития железнодорожной инфраструктуры на период до 2030 года

Категория линий	Предназначение линий	Источник финансирования	Протяженность линий, км.	
			Минимальный вариант	Максимальный вариант
Стратегические	Для укрепления транспортной целостности РФ	Бюджет РФ и Инвестиционный фонд	2246	4112
Социально-значимые	Для улучшения транспортного обслуживания населения регионов	Бюджет РФ и субъектов РФ	1262	1262
Грузообразующие	Для транспортного обеспечения развития новых месторождений полезных ископаемых и промышленных зон	Частные инвесторы, Бюджет РФ и Инвестиционный фонд	4573	4660
Технологические	Для оптимизации железнодорожной сети в целях ускорения хозяйственных и межрегиональных связей	Частные инвесторы, Холдинг "РЖД", Бюджет РФ и субъектов РФ	7277	9168
Высокоскоростные	Для перевозки пассажиров со скоростью до 350 км. в час	Частные инвесторы, Холдинг "РЖД", Бюджет РФ и субъектов РФ	659	1528
Всего			16017	20730

Источник: данные ОАО "РЖД" и Стратегия развития транспорта до 2030 года

Состояние и перспективы развития тарифной политики на железнодорожном транспорте

Помимо абсолютной и относительной величины прироста тарифов, на операционную и инвестиционную деятельность ОАО "РЖД" и независимых транспортных компаний в значительной степени влияет структура тарифов в зависимости от класса груза, типа подвижного состава и т. д. <...>

Демо-версия

Полная версия раздела включает описание макроэкономических показателей развития железнодорожного транспорта в России в 2000-2010 гг., динамики и структуры грузоперевозок в России с учетом данных отчетов по прибытию ГВЦ "РЖД", состояния парка подвижного состава ОАО "РЖД" и частных операторов, характеристику проблем и перспектив развития сегмента железнодорожных грузоперевозок.

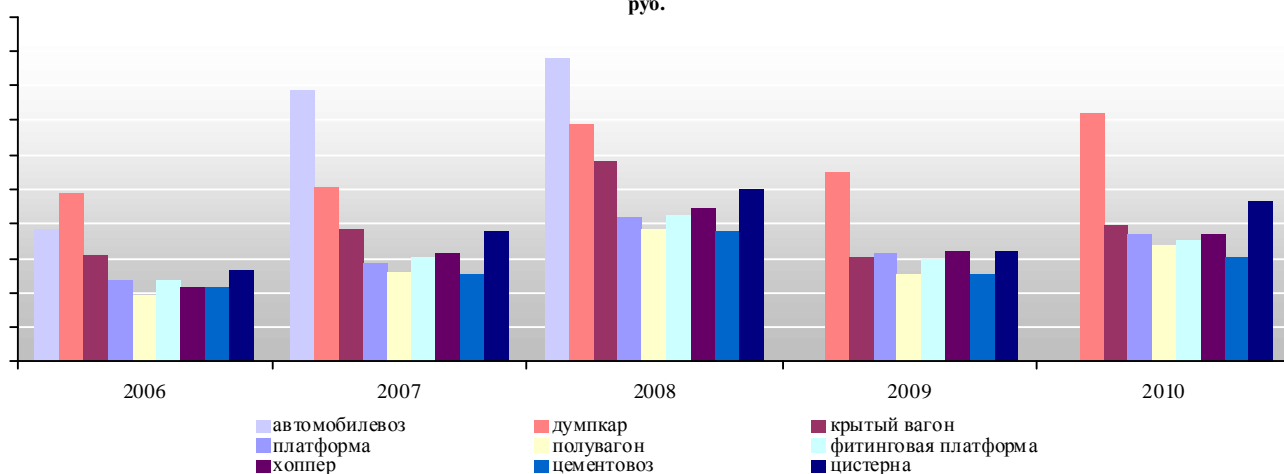
Раздел II. Текущее состояние и перспективы развития железнодорожного машиностроения России

2.1. Основные показатели железнодорожного машиностроения России

Транспортное машиностроение – отрасль промышленности, производящая подвижной состав для сети железных дорог, трамвайных парков и метрополитенов. В соответствии с ОКВЭД в номенклатуре продукции и услуг транспортного машиностроения можно выделить следующие группы:

- подвижной состав железных дорог и городского рельсового транспорта;
- комплектующие для подвижного состава;
- механическое и электромеханическое путевое оборудование и оборудование для управления движением;
- услуги по техническому обслуживанию, ремонту и модернизации подвижного состава. <...>

Среднегодовые отпускные цены на подвижной состав российских производителей в 2006-2010 гг., млн. руб.



2.2. Рынок грузового железнодорожного подвижного состава России

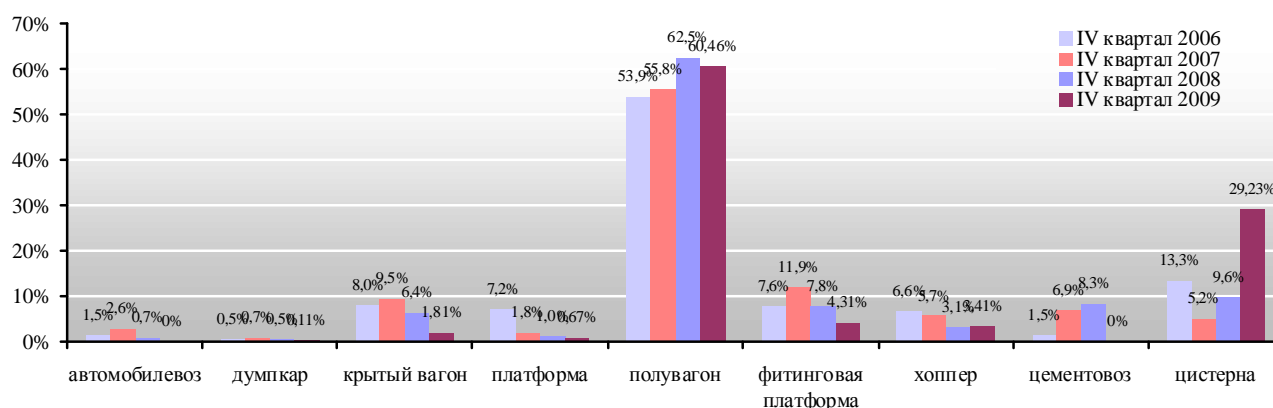
В 2009 году в России произведено 24,43 тыс. магистральных грузовых вагонов, что на 44,4% меньше чем в 2008 году. В условиях экономического кризиса произошло также снижение импорта подвижного состава из Украины. В результате емкость российского рынка оказалась ниже, чем в 2003 году. Динамика основных компонентов спроса и предложения на российском рынке грузового железнодорожного подвижного состава представлена на диаграммах. В 2010 году <...>

2.3. Производство грузового железнодорожного подвижного состава в России в 2006-2010 г.

Структура выпуска грузового подвижного состава в России по видам

Объемы выпуска грузовых вагонов России с 2000 года динамично растут, однако темпы роста выпуска отдельных видов подвижного состава существенно различаются. Квартальная динамика и структура производства грузового железнодорожного подвижного состава в России в 2006-2008 гг. в физическом выражении представлена на диаграммах⁶. В III квартале 2008 года был достигнут максимальный показатель, а затем начался резкий спад. Перелом произошел в III квартале и к IV кварталу 2009 года был достигнут уровень 2007 года.

⁶ К группе "цементовозы" отнесены хопперы-цементовозы и цементовозы бункерного типа. К группе "хоппер" отнесены хопперы-минераловозы, хопперы-зерновозы и хопперы-дозаторы. К группе "платформа" отнесены универсальные и лесовозные платформы

Структура выпуска грузовых вагонов в России в физическом выражении в IV квартале 2006-2009 гг.


Структура выпуска грузового подвижного состава в России по предприятиям

Отрасль железнодорожного машиностроения в целом и производства грузового железнодорожного подвижного состава характеризуется в России чрезвычайно высоким уровнем концентрации производства. Уровень консолидации предприятий—транспортного машиностроения по номенклатуре выпускаемой продукции охарактеризован в таблице. <...>

2.4. Проблемы и перспективы развития железнодорожного машиностроения России

Состояние отрасли железнодорожного машиностроения в 2010 году

В 2010 году на рынке железнодорожного машиностроения сформировался масштабный дефицит вагонного литья ввиду ужесточения требований к выпускаемой продукции со стороны контролирующих органов, рекордного объема выпуска грузового железнодорожного подвижного состава в России, Украине и других странах "Пространства 1520", значительного увеличения объемов работ по капитальному ремонту подвижного состава в России в связи с реализацией ОАО "РЖД" на тендерах 50 тыс. полувагонов, отставания сроков реализации инвестиционных проектов, а также отсутствия поставок в Россию крупного вагонного литья из стран дальнего зарубежья, несмотря на наличие действующих сертификатов Регистра ФЖТ. <...>

Влияние ОАО "РЖД" на развитие железнодорожного машиностроения

Одним из ключевых факторов, определяющих развитие железнодорожного машиностроения, является деятельность Холдинга "РЖД", которое являясь крупным заказчиком грузовых вагонов и крупнейшим потребителем оборудования и комплектующих, устанавливает количественные параметры поставок, задавая таким образом параметры расширения производства и технические характеристики поставляемой машиностроителями продукции. <...>

По оценкам INFOLine, объем нового бизнеса в сегменте железнодорожного машиностроения в 2010 году увеличился по сравнению с уровнем 2009 года в ... раза и достиг максимума с 2007 года. <...>

Основные параметры документов, определяющих стратегическое развитие железнодорожного машиностроения

В условиях экономического кризиса машиностроительная отрасль оказалась в чрезвычайно сложном положении. Снижение цен на подвижной состав оказалось несколько менее значительным, чем арендных ставок, в результате чего срок окупаемости увеличился до 10 лет (при сроке службы вагона 22-30 лет), а ухудшение условий финансирования и сокращение доходов частных операторов и грузовладельцев обусловили практически полное отсутствие спроса со стороны

российских компаний на подвижной состав. Фактически российские транспортные компании просто не могли позволить себе приобретение актива, окупающегося 10 лет при ставке дисконтирования 10%, при процентных ставках по рублевым кредитам на уровне 25% и чрезвычайно высоких рисках привлечения валютных кредитах в преддверии возможного продолжения девальвации рубля. Таким образом, машиностроение России, особенно производство грузового железнодорожного подвижного состава в настоящее время остро нуждается в государственной поддержке в сфере активизации спроса на производимую продукцию на российском рынке и рынках других стран. <...>

Прогноз развития производства подвижного состава до 2012 года

По мнению специалистов ИА "INFOLine", состояние российской отрасли железнодорожного машиностроения (особенно это касается производства грузовых вагонов и вагонного литья) в 2008 году можно было охарактеризовать как "окно возможностей". <...>

Демо-версия

Полная версия раздела включает описание показателей и качественных характеристик развития отрасли железнодорожного машиностроения России, динамики и структуры рынка грузового железнодорожного подвижного состава, характеристику проблем и перспектив развития отрасли железнодорожного машиностроения.

Раздел III. Рынок лизинга железнодорожного подвижного состава и описание бизнеса лизинговых компаний

3.1. Основные показатели российского рынка лизинга грузового железнодорожного подвижного состава

Рынок лизинга, в целом с 2001 года демонстрировавший положительные темпы прироста (в среднем около 68% в год), впервые сократился по итогам 2008 года, что стало результатом экономического кризиса. Новый бизнес на рынке по итогам 2008 года снизился на 27,8% к результату 2007 года. Сумма новых лизинговых сделок составила ... млрд. руб. (... млрд. долл.), а совокупный портфель лизинговых компаний (платежи к получению) – ... млрд. руб. Отток инвестиций и сокращение источников заемных средств заставили потенциальных клиентов сокращать программы модернизации. Компании предпочитают направлять имеющиеся денежные средства в оборот. Рост ставок по кредитам усугубил проблемы лизинговых компаний с финансированием проектов, поскольку увеличивается стоимость услуг лизинга. Это привело к сокращению количества потенциальных клиентов и проектов, готовых выдержать рост удорожания. Только в третьем квартале 2009 года рынок лизинга продемонстрировал признаки роста, многие компании в этот период подписали первые лизинговые договора с начала 2009 года.



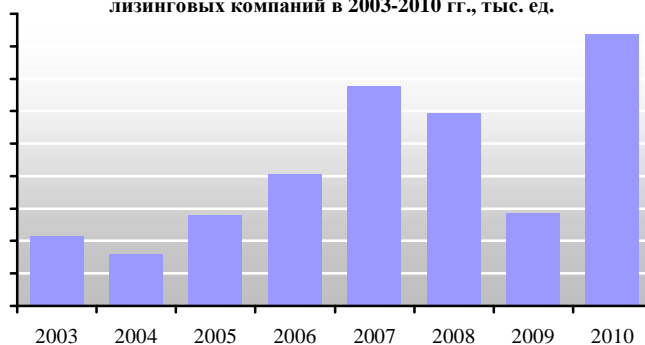
Несмотря на заявления государства о поддержке лизинговой отрасли, реальных позитивных шагов было сделано сравнительно немного. <...>

Основные тенденции и показатели рынка лизинга подвижного состава

Главным преимуществом лизинга подвижного состава является применение механизма ускоренной амортизации, повышающего амортизационные отчисления в 3 раза по сравнению с базовой нормой. Благодаря этому положительный эффект от использования лизинга складывается из двух составляющих: снижения платежей по налогу на имущество и перераспределения во времени и частичного снижения платежей по налогу на прибыль. Срок амортизации вагонов (более 20 лет) позволяет передать их по окончании срока действия договора на баланс лизингополучателя по символической стоимости. <...>

В условиях экономического кризиса рынок лизинга подвижного состава рухнул вместе со спросом на подвижной состав, и объем нового бизнеса сократился более чем на 33%. В 2010 году взрывной рост спроса на подвижной состав, дефицит крупного вагонного литья в сочетании с агрессивной политикой на данном рынке компании "ВТБ-Лизинг" и увеличение цен на все виды грузовых вагонов обусловило рост спроса на услуги лизинговых компаний. <...>

Динамика прироста парка подвижного состава лизинговых компаний в 2003-2010 гг., тыс. ед.



Объем нового бизнеса в сегменте железнодорожного машиностроения в 2003-2010 гг., млрд.долл.



По состоянию на 1.1.2011, по данным Базы "400 собственников и операторов подвижного состава", в России работает более 100 лизинговых компаний, на которые приходится почти 22% российского парка грузовых вагонов. При этом около 83% парка подвижного состава передано в финансовый лизинг и 17% - в операционный. <...>

Структура рынка лизинга подвижного состава

Динамика парка грузового железнодорожного подвижного состава лизинговых компаний России в 2005-2010 гг. приведена в таблице. При этом компании, обладающие парком подвижного состава более 3000 единиц, как правило, являются дочерними структурами российских банков (ОАО "ВТБ-Лизинг", ООО "Альфа-Лизинг", ЗАО "РГ Лизинг", Группа "Райффайзен"), компаний с иностранным капиталом (ООО "Брансвик Рейл Лизинг", ООО "ЮниКредит Лизинг", ООО "Ханса Лизинг") или компаниями, аффилированными с грузовладельцами (ЗАО "Металлоинвестлизинг", ООО "Газтехлизинг"). <...>

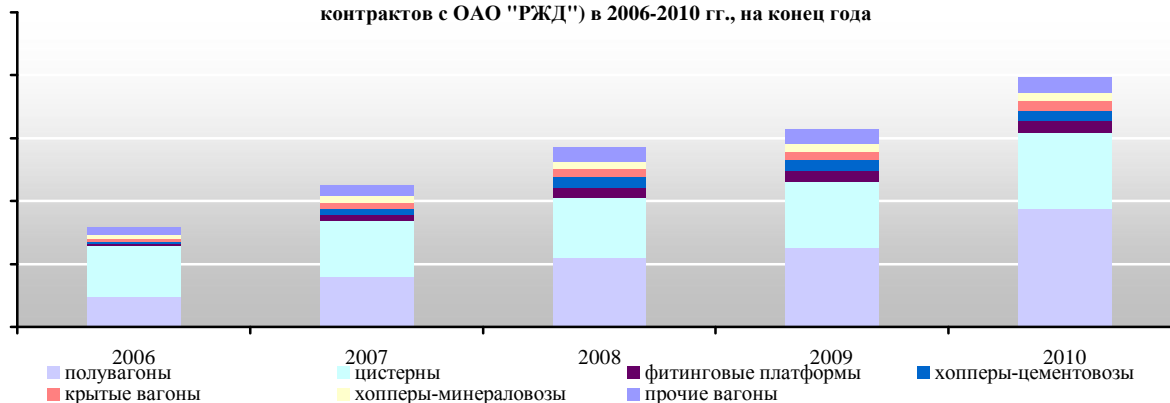
Динамика парка грузового подвижного состава крупнейших лизинговых компаний России в 2005-2010 гг.

Наименование компании	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Специализация
"ВТБ-Лизинг", ОАО	финансовый лизинг
"Сбербанк Лизинг", ЗАО ("РГ Лизинг", ООО)	финансовый лизинг
"Альфа-Лизинг", ООО	финансовый лизинг
...

Источник: данные компаний и анализ ИА "INFOLine" базы собственников подвижного состава

В течение 2007-2008 гг. частный парк грузовых вагонов (без учета ОАО "ПГК", ОАО "Трансконтейнер", ОАО "Рейлтрансавто" и ОАО "Рефсервис") увеличился более чем на 84 тыс. единиц, в том числе парк в собственности лизинговых компаний на 63,5 тыс. единиц. По состоянию на 1 января 2011 года в структуре частного парка лизинговых компаний преобладают два вида грузовых вагонов – полувагоны (...%) и цистерны (...%), причем в течение 2007-2010 гг. структура частного парка лизинговых компаний претерпела значительные изменения: так, по состоянию на 1.1.2007 доля полувагонов составляла ...%, а цистерн – ...%. <...>

Динамика парка лизинговых компаний России (без учета вагонов, приобретенных в рамках контрактов с ОАО "РЖД") в 2006-2010 гг., на конец года

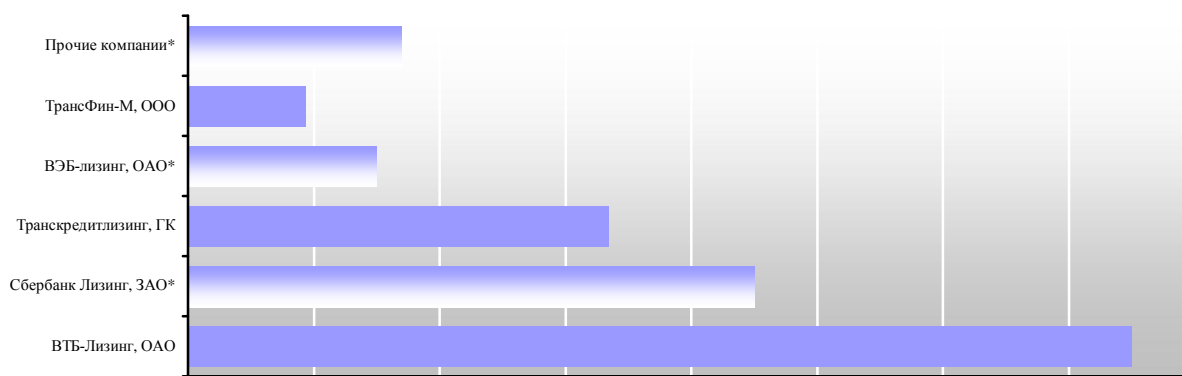


Компании участники рынка лизинга подвижного состава

В 2010 году активизировался процесс консолидации рынка. При этом ключевыми сделками на рынке лизинга грузового железнодорожного подвижного состава в 2010 году стали: приобретение ОАО "ВЭБ-Лизинг" около 80% портфеля ООО "ЛК "Инпромлизинг", объединение "Юникредит-Лизинга" и "Локал-Лизинга", принадлежащих "Unicredit Group", приобретение ЗАО "Сбербанк-лизинг" компании "Лайн Лизинг Групп", а также выкуп ГК "Транскредитлизинг" более 10% активов ООО "ПГК-Лизинг". Кроме того, ОАО "ВЭБ-Лизинг" профинансировало одну из сделок по продаже на аукционах парка ОАО "РЖД". <...>

Лидерами среди лизинговых компаний по объемам нового бизнеса в сегменте лизинга грузового железнодорожного подвижного состава в 2010 году стали ОАО "ВТБ-Лизинг", ЗАО "Сбербанк Лизинг", ГК "Транскредитлизинг", ОАО "ВЭБ-лизинг", и ООО "ТрансФин-М". <...>

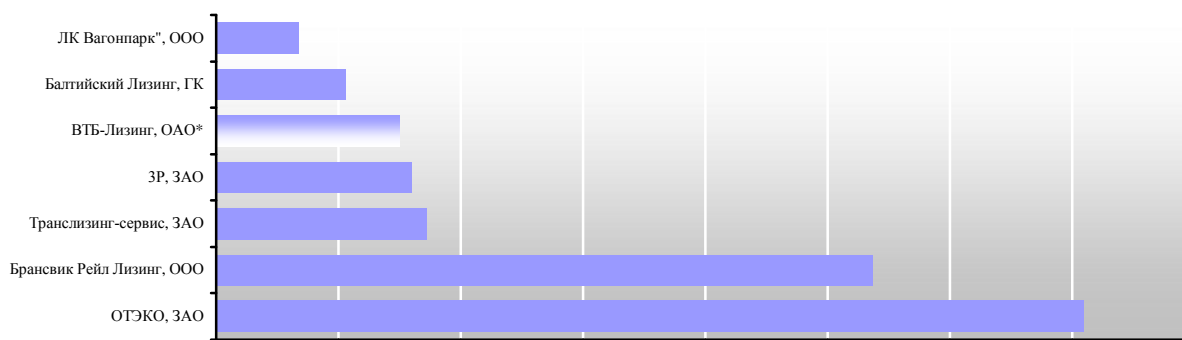
Рейтинг лизинговых компаний по объемам нового бизнеса в сегменте железнодорожного подвижного состава, млрд. руб.



Прогноз развития рынка лизинга подвижного состава

В 2011 году ИА "INFOLine" прогнозирует сохранение высокого уровня спроса на подвижной состав и, соответственно, услуги лизинговых компаний. <...>

Парк подвижного состава в операционном лизинге по компаниям на 1 января 2011 года, тыс. ед.



Демо-версия

Полная версия раздела включает описание ключевых показателей и направлений развития российского рынка лизинга грузового железнодорожного подвижного состава, структуры рынка по крупнейшим игрокам и видам вагонов частного парка, характеристику важнейших тенденций развития лизинга в сегменте железнодорожного подвижного состава.



3.2. Бизнес-справки по лизинговым компаниям России

"ВТБ-Лизинг", ОАО



Адрес: 107078, Москва, 127473, Россия, 2-й Волконский переулок, 10 Телефоны: (495)5141651 Факсы: (495)5141650 E-Mail: klient@vtb-leasing.com, pr@vtb-leasing.com Web: www.vtb-leasing.ru Руководитель: Коноплев Андрей Юрьевич, генеральный директор; Татарчук Владимир Валентинович, Председатель Совета директоров

Краткое описание бизнеса

ОАО "ВТБ-Лизинг" основано в 2002 году. 100% акций принадлежит ОАО "Внешторгбанк". "ВТБ-Лизинг" является универсальной компанией, оказывающей услуги лизинга производственного технологического оборудования, автомобильной, специальной и железнодорожной техники. Компания располагает региональными подразделениями в Российской Федерации, дочерними компаниями в странах СНГ (Украина и Беларусь) и Европы (Кипр и Ирландия). <...>

Структура акционерного капитала

Уставной капитал ОАО "ВТБ-Лизинг" составляет 14,8 млрд. руб. Структура акционерного капитала представлена в таблице. <...>

Динамика парка подвижного состава и взаимодействие с производителями

В 2010-I квартале 2011 г. "ВТБ-Лизинг" активно наращивал парк подвижного состава. В 2010 году ОАО "ВТБ-Лизинг" приобрело в собственность 53% всего объема закупленного российскими лизинговыми компаниями подвижного состава, практически полностью выкупив все произведенные на ОАО "Стахановский вагоностроительный завод", ОАО "Крюковский вагоностроительный завод", ОАО "Днепровагонмаш" и ОАО "Ружиммаш" грузовые вагоны. <...>

Парк подвижного состава в собственности ОАО "ВТБ-Лизинг" в 2005-2011 гг., по состоянию на конец периода

Типы вагонов	2005	2006	2007	2008	2009	2010	01.04.2011
Всего	993	...	...	...	...	...	...
Цистерны всего	0	...	...	...	...	...	...
цистерны для вязких нефтепродуктов	0	...	...	...	...	...	...
цистерны для светлых нефтепродуктов	0	...	...	...	...	...	...
цистерны СУГ	0	...	...	...	...	...	...
цистерны прочие	0	...	...	...	...	...	...
Полувагоны	993	...	...	...	...	...	...
Платформы	0	...	...	...	...	...	...
Универсальные платформы	0	...	...	...	...	...	...
Специализированные платформы	0	...	...	...	...	...	...
Фитинговые платформы	0	...	...	...	...	...	...
Думпкары	0	...	...	...	...	...	...
Прочие	0	...	...	...	...	...	...

Источник: данные компании, 2008-2009 год – расчеты и оценки ИА "INFOLine"

По состоянию на 1.4.2011 г. "ВТБ-Лизинг" передал ... тыс. полувагонов в лизинг ОАО "РЖД". В 2011 г. эти вагоны переданы в сублизинг ОАО "Вторая грузовая компания". Кроме того, в финансовый лизинг компанией отдано ... электропоездов и пассажирских вагонов.

Ключевые сделки и структура лизингового портфеля

В 2010 году компания передала более ... тыс. новых грузовых вагонов различного типа в лизинг компании Rail Garant, около ... тыс. полувагонов – ЗАО "Нефтетранссервис", более ... тыс. цистерн – ООО "Трансойл", ... тыс. полувагонов – ОАО "СУЭК". Доля железнодорожного сегмента в структуре нового бизнеса ОАО "ВТБ-Лизинг" составила в 2010 году ...%, в структуре лизингового портфеля на 1.1.2011 г. – ...%. <...>

Объем нового бизнеса ОАО "ВТБ-Лизинг" в 2005-2010 гг., млрд. руб. с учетом НДС

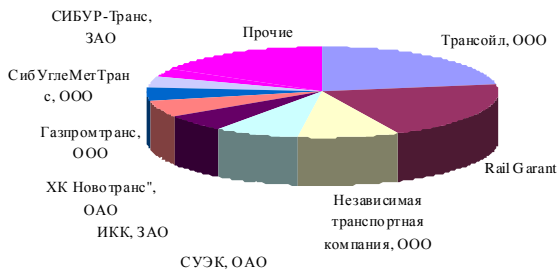


Текущий лизинговый портфель ОАО "ВТБ-Лизинг" в 2005-2010 гг., млрд. руб. с учетом НДС

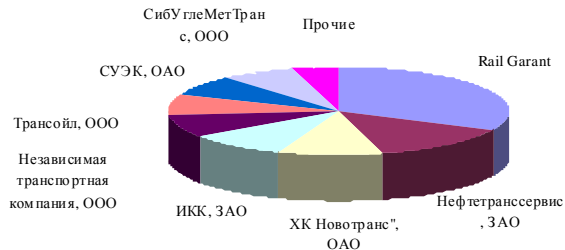


В структуре лизингополучателей ОАО "ВТБ-Лизинг" на 4 крупнейших клиентов приходится 60% парка подвижного состава. <...>

Структура частного парка подвижного состава ОАО "ВТБ-Лизинг" по лизингополучателям в 2010 г.



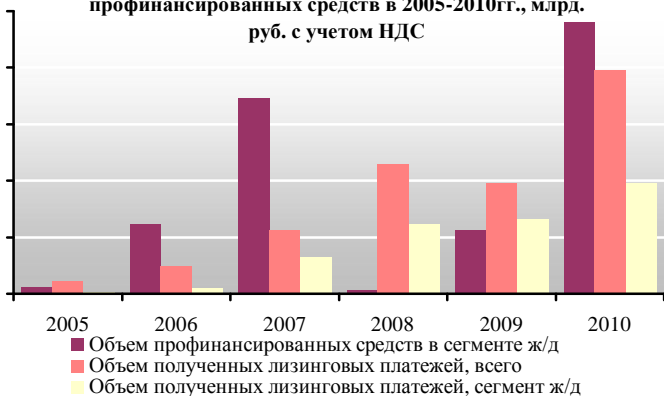
Структура частного парка нового подвижного состава ОАО "ВТБ-Лизинг" по лизингополучателям в 2010 г.



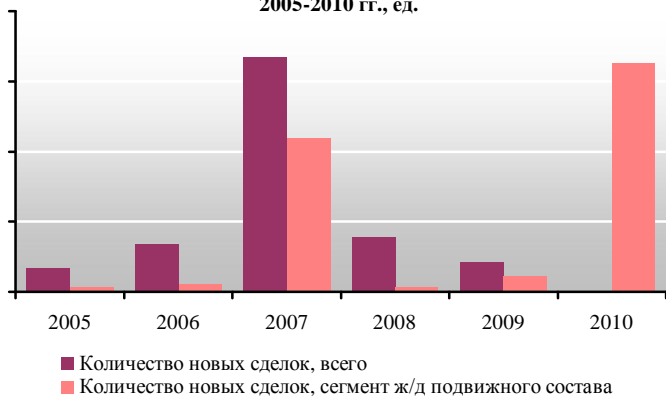
Финансовая деятельность

Объем нового бизнеса ОАО "ВТБ-Лизинг" в 2010 году составил ... млн. руб. Компания "ВТБ-Лизинг" является лидером в сегменте железнодорожной техники – ... млрд. руб. новых сделок в 2010 году.

Объем полученных платежей и профинансированных средств в 2005-2010 гг., млрд. руб. с учетом НДС



Количество новых сделок ОАО "ВТБ-Лизинг" в 2005-2010 гг., ед.



Объем полученных лизинговых платежей в 2010 году составил ... млрд. руб., из них 50% (... млрд. руб.) пришлось на сегмент грузового железнодорожного подвижного состава. Объем профинансированных ОАО "ВТБ-Лизинг" средств в 2010 году составил ... млрд. руб.

В 2010 году выручка ОАО "ВТБ-Лизинг" по РСБУ составила 20,6 млрд. руб., что на 8,1% выше уровня 2009 года; прибыль компании составила 5530 млн. руб., что на 18,5% ниже показателя 2009 года. При этом чистая прибыль составила 494 млн. руб., увеличившись на 67,4% по сравнению с показателем 2009 года.



Бухгалтерский баланс по российским стандартам бухгалтерской отчетности и отчет о прибылях и убытках ОАО "ВТБ-Лизинг" за 2002-2010 гг. приведены в таблицах. <...>

В мае 2011 года ОАО "ВТБ-Лизинг" объявило неаудированные финансовые итоги деятельности по состоянию на 31 декабря 2010 года в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности. Доход от основной деятельности по итогам 2010 года составил 11,2 млрд. рублей, чистая прибыль – 1,3 млрд. рублей, чистый процентный доход – 2,9 млрд. рублей. Капитал компании по итогам 2010 года составил 10,4 млрд. рублей, активы – 151,1 млрд. рублей. Чистые инвестиции в лизинг по состоянию на 31 декабря 2010 года составили 80,2 млрд. рублей, что на 1,2% меньше, чем на 31 декабря 2009 года.⁷

Перспективы развития

В сентябре 2010 г. "ВТБ-Лизинг" заявил о покупке всего объема грузовых вагонов, которые будут произведены Стахановским вагоностроительным заводом в 2011 г. <...>

В марте 2011 года Standard & Poor's поместило кредитные рейтинги ОАО "Банк ВТБ", ОАО "ВТБ-Лизинг" и ООО "ВТБ-Лизинг Финанс" в список CreditWatch с негативным прогнозом вследствие приобретения акций Банка Москвы и планами получения полного контроля. <...>

В апреле 2011 г. Fitch Ratings подтвердило долгосрочные рейтинги дефолта эмитента компании "ВТБ-Лизинг" на уровне "BBB" со "Стабильным" прогнозом. <...>

По итогам 2011 года специалисты ИА "INFOLine" ожидают сохранения тенденции консолидации рынка лизинга подвижного состава, что обусловлено сохранением высоких темпов роста парка крупнейших компаний ("ВТБ-Лизинг" и "Сбербанк-лизинг"), а также приобретением ОАО "ВТБ" в июне 2011 года почти 75%-ного пакета акций ОАО "Транскредитбанк" (и в рамках этой сделки ГК "Транскредитлизинг"). К концу 2011 года совокупный лизинговый портфель ОАО "ВТБ-Лизинг" и ГК "Транскредитлизинг" составит более ... тыс. грузовых вагонов.

Демо-версия

Полная версия бизнес-справки содержит информацию о структуре бизнеса, динамике переданного в лизинг парка подвижного состава по видам вагонов, ключевых лизингополучателях, динамике объема нового бизнеса компаний, динамике и структуре лизингового портфеля, динамике финансовых показателей, а также о планах и перспективах развития.

⁷ По материалам компании, 18.05.2011