ВАГОНЫ НА ТОРМОЗАХ

ОБЪЕМЫ ЛИЗИНГА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ 2025 ГОДУ В СЗФО СОКРАТИЛИСЬ. В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ УМЕРЕННОГО РОСТА РЫНКА ЕСТЬ, НО ВСЕ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ БИЗНЕСА И ОБЩЕГО СОСТОЯНИЯ ЭКОНОМИКИ. АРТЕМ АЛДАНОВ

В 2025 году российский рынок лизинга железнодорожных вагонов столкнулся с серьезным снижением объемов, что обусловлено уменьшением спроса на логистику и транспортных услуги на фоне снижения различных производственных показателей, ограничения возможности заимствований и других факторов. В СЗФО ситуация в целом отражает общероссийские тренды, но имеет свои региональные нюансы. Эксперты указывают на наличие потенциала для восстановления и умеренного роста рынка в 2026 году, при этом окончательное развитие ситуации во многом зависит от текущего состояния экономики внутри страны и глобальных процессов.



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

СЕГМЕНТ ЛИЗИНГА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ ЗА 2025 ГОД СЖАЛСЯ ПРИМЕРНО В ДВА РАЗА, ЧТО СВЯЗАНО С ВЫСОКОЙ БАЗОЙ 2024 ГОДА, КОГДА БЫЛИ ЗАКЛЮЧЕНЫ КРУПНЫЕ СДЕЛКИ ПО ПОСТАВКЕ ПОЕЗДОВ ДЛЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

БЕЗ ПЕРЕГРЕВА И ОПТИМИЗМА По словам директора по рейтингам кредитных институтов агентства «Эксперт РА» Анатолия Перфильева, сегмент лизинга железнодорожных вагонов за 2025 год сжался примерно в два раза, что связано с высокой базой 2024 года, когда были заключены крупные сделки по поставке поездов для высокоскоростной магистрали Москва — Санкт-Петербург.

«Без учета указанных разовых сделок снижение было бы менее выраженным — примерно на 14%. Объем производства вагонов в 2025 году сократился на треть из-за уменьшения погрузки на сети РЖД и профицита вагонного парка в целом по рынку. Простой составов влечет за собой дополнительные издержки, небольшие операторы расторгают договоры лизинга: вагоны изымаются либо перепродаются крупным игрокам. Также в сегменте отмечается самая высокая доля реструктуризаций в лизинговом секторе, по множеству сделок лизинга железнодорожной техники пересматриваются условия на более лояльные, даются отсрочки платежей. Существенного роста погрузки на железнодорожные сети в текущем году не ожидается, однако поддержку здесь может оказать ускоренное списание грузовых вагонов в связи с ростом вагонного парка с истекающим сроком службы в этом сегменте. Как следствие, лизинг железнодорожных вагонов в 2026 году может показать умеренный прирост: около 10% к 2025 году»,— полагает господин Перфильев.

По мнению доцента Финансового университета при Правительстве РФ Марчела Кырлана, текущую ситуацию на рынке лизинга железнодорожных вагонов в СЗФО можно охарактеризовать как сдержанную, без признаков перегрева, но и без выраженного инвестиционного оптимизма. В целом она схожа с общероссийской: рынок остается под давлением высокой стоимости фондирования, снижения доходности операторского бизнеса, удорожания ремонта и охлаждения спроса на новый подвижной состав. В 2025 году железнодорожный сегмент стал одним из наиболее просевших в корпоративном лизинге.

«Специфика Северо-Запада не в том, что он живет по иным законам, а в том, что здесь сильнее влияние экспортно-логистического контура, портовой инфраструктуры и грузовой базы, завязанной на Балтийский бассейн, Усть-Лугу, Санкт-Петербург, лес, минеральные удобрения, нефтехимию и контейнерные потоки»,— делится господин Кырлан.

С другой стороны, отмечает эксперт, именно в СЗФО расположен Тихвинский вагоностроительный завод — это один из ключевых производителей грузовых вагонов, поэтому регион одновременно чувствителен и к спросу со стороны операторов, и к циклам вагоностроения. Основные лизингополучатели в этом сегменте, как правило, не случайные инвесторы, а профессиональные участники рынка: операторы подвижного состава, крупные грузоотправители и логистические компании, которым нужно либо обновлять парк, либо точечно добирать специализированные типы вагонов под конкретную грузовую номенклатуру.

«Прогноз на ближайшее время — умеренно осторожный. Быстрого восстановления я бы не ожидал. На рынок будут влиять пять ключевых факторов: стоимость денег, доходность операторского бизнеса, профицит или расчистка парка на сети, темпы списания старых вагонов и структура грузовой базы. Иными словами, рынок сейчас живет не в фазе экспансии, а в фазе отбора наиболее экономически оправданных сделок. Если ставка продолжит снижаться, а грузовая база стабилизируется, то во втором полугодии 2026 года возможна более активная точечная разморозка спроса»,— отмечает господин Кырлан.

СТРУКТУРНАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ Снижение интереса к лизингу железнодорожных вагонов подтверждают и представители рынка, но не считают его критичным. Первый заместитель генерального директора компании «Балтийский лизинг» Антон Сапожков комментирует: «Рынок лизинга грузовых вагонов в Северо-Западном федеральном округе развивается в рамках общероссийских трендов, и ключевая характеристика 2025–2026 годов — не падение рынка как такового, а его структурная трансформация. Сектор грузоперевозок оказался под давлением сразу нескольких факторов, и в первую очередь — высокой ключевой ставки, которая радикально изменила экономику долгосрочных инвестиционных решений. Однако было бы некорректно говорить о схлопывании спроса: он не исчез, а стал более избирательным, прагматичным и ориентированным на понятную, просчитанную окупаемость».

В силу региональной специфики на Северо-Западе, говорит господин Сапожков, наблюдается отчетливый фокус на поддержку экспортных потоков через Балтийское море и активное развитие портовых мощностей. На этом фоне растет спрос на универсальные вагоны, однако из-за высокой ставки, укрепления рубля и общего снижения грузопотока основной интерес клиентов лизинговых компаний смещается от закупки новых вагонов к возвратному лизингу и рефинансированию, направленным на поддержание ликвидности.

«Тем не менее „Балтийский лизинг“ в своих прогнозах позитивно оценивает перспективы 2026 года, в том числе благодаря реализации отложенного спроса и постепенному снижению ключевой ставки. По нашим оценкам, комфортный уровень ставки для бизнеса — это 11–14%, и во второй половине года мы вполне можем прийти к этому значению. Таким образом, мы ожидаем сдержанного восстановления спроса после спада 2025 года и даже небольшого роста по нескольким ключевым направлениям. Что касается портов Северо-Западного региона, то здесь также прогнозируется умеренное увеличение объемов по основным экспортным грузам, в том числе по удобрениям, зерну и металлам»,— прогнозирует представитель рынка.

ЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ Нужно учитывать, что лизинг железнодорожных вагонов, продолжает тему начальник управления по работе с клиентами железнодорожной отрасли АО «Газпромбанк Лизинг» Андрей Бочаров, носит долгосрочный и капиталоемкий характер. Поэтому наибольшая часть лизинговый компаний, предоставляющих такой продукт,— это компании, имеющие доступ к длинному банковскому фондированию, и таких компаний немного. По итогам 2025 года 97% нового бизнеса в сегменте лизинга железнодорожной техники приходится всего на семь лизинговых компаний. Общая ситуация в железнодорожной отрасли накладывает свой отпечаток на лизинг вагонов. Сокращение грузовой базы, переход грузов на автотранспорт, падение доходности оперирования, профицит подвижного состава, рост стоимости ремонтов привели к сокращению спроса на железнодорожные вагоны. По итогам 2025 года выпуск грузовых вагонов российскими предприятиями сократился на 29,5%, до 52,7 тыс. единиц (данные Росстата). В 2026 году, исходя из текущих предпосылок, ожидается сокращение производства еще на 15–20%.

В условиях высокой ключевой ставки, подчеркивает эксперт, характерным трендом на рынке лизинга является использование плавающей ставки финансирования — по мере снижения ключевой ставки график лизинговых платежей также будет снижаться. Растут запросы на увеличение баллона (остаточного платежа) в конце срока лизинга и грейс-периоды (сниженные платежи) в течение первого года срока лизинга. Однако структурировать такие сделки необходимо взвешенно: амортизация и износ вагонов будут происходить быстрее, чем выплачивается стоимость.

«Стоит отметить, что общее снижение спроса на грузовые вагоны положительно складывается на цене новых вагонов для покупателей. Для компаний, которым сейчас необходимо приобретать вагоны, сейчас может быть лучшее время для покупки. Плановое выбытие парка по сроку службы, досрочное списание вагонов, стабилизация цен на экспортные товары, восстановление погрузки, а также продолжение тренда снижения ключевой ставки будут оказывать положительное влияние на спрос на подвижной состав и, соответственно, на рынок лизинга железнодорожной техники во втором полугодии 2026 года, а также в 2027 году»,— резюмирует господин Бочаров. ■