

ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛИЗИНГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РФ

ESTIMATION OF THE POTENTIAL FOR THE DEVELOPMENT OF LEASING RELATIONSHIPS IN THE TRANSPORT SECTOR OF THE RUSSIAN FEDERATION

S. Gamazin

Summary. The paper presents an assessment of the prospects for the development of leasing relations in the transport industry of the Russian Federation using the least squares method and the ARIMA model. An assessment of the significance of regressors affecting leasing in the transport industry allowed us to make a forecast for new leasing contracts up to 2030. The obtained values of the total volume of the leasing portfolio of vehicles show an increase of +9 % in 2025 by 2024. In the following years, growth is expected to be at least +13 % annually, despite the current constraints in the domestic economy.

Keywords: transport industry of the Russian Federation, leasing of the transport industry of the Russian Federation, prospects for the development of leasing in the transport industry, econometric assessment of leasing factors.

Гамазин Сергей Владимирович

Аспирант, Российский университет дружбы народов
имени П. Лумумбы, Москва
1142220745@pfur.ru

Аннотация. В работе представлена оценка перспективы развития лизинговых отношений транспортной отрасли РФ с помощью метода наименьших квадратов и модели ARIMA. Оценка значения регрессоров, оказывающих влияние на лизинг в транспортной отрасли, позволила построить прогноз на новые лизинговые контракты вплоть до 2030 г. Полученные значения суммарного объема лизингового портфеля транспортных средств показывают прирост +9 % в 2025 г. к 2024 г. В последующие года ожидается прирост как минимум +13 % ежегодно, несмотря на сложившиеся ограничения в отечественной экономике.

Ключевые слова: транспортная отрасль РФ, лизинг транспортной отрасли РФ, перспектива развития лизинга транспортной отрасли, эконометрическая оценка факторов лизинга.

Введение

Современная транспортная отрасль РФ является важнейшим элементом национальной экономики, обеспечивающим не только внутреннюю мобильность грузов и пассажиров, но и интеграцию страны в глобальные логистические цепочки. Эффективное функционирование данной отрасли напрямую зависит от состояния его основных средств, включающих автомобильный, железнодорожный, авиационный, морской и речной транспорт. В условиях санкционного давления, технологических вызовов и макроэкономической нестабильности ключевой проблемой отрасли остается обновление парка техники и инфраструктуры, требующее значительных капиталовложений. [1]

В данном контексте лизинг выступает одним из наиболее востребованных финансовых инструментов, позволяющих транспортным компаниям минимизировать первоначальные затраты, оптимизировать налоговую нагрузку и гибко управлять своими активами. В отличие от традиционного кредитования, лизинговые схемы обеспечивают предприятиям доступ к современной технике и оборудованию без необходимости единовременной траты значительной суммы денежных средств.

Это особенно актуально для малого и среднего бизнеса, а также для компаний, работающих в условиях высокой волатильности рынка. [2,3,4]

До 2022 г. российский лизинговый рынок демонстрировал устойчивый рост, чему способствовали как государственные программы поддержки (например, льготный лизинг техники и субсидирование ставок), так и развитие конкуренции среди лизинговых компаний. В транспортном секторе наибольшим спросом пользовался лизинг грузового автотранспорта, спецтехники, железнодорожных вагонов. При этом на фоне цифровизации экономики лизинговые сделки стали оформляться быстрее за счет эффективной системы скоринга. Лизинговые компании получили возможность быстро обрабатывать заявки от потенциальных лизингополучателей и тем самым наращивать свою клиентскую базу. В свою очередь кредиторам стало проще планировать свою деятельность из-за увеличения скорости принятия решения по сделке. [5,6]

Однако, несмотря на позитивную динамику, лизинговые отношения транспортной отрасли в начале 2022 г. сталкиваются с рядом ограничений. Среди них — высокая стоимость заемных ресурсов, дефицит долгосрочно-

го финансирования, ужесточение регуляторных требований, а также риски, связанные с колебаниями курсов валют и санкционными ограничениями на поставки импортной техники. В этой связи актуальной задачей становится оценка перспектив дальнейшего роста лизинга в транспортном секторе и выработка мер, способствующих его устойчивому развитию. [7,8]

Целью данной статьи является анализ текущего состояния лизинговых отношений транспортной отрасли России, выявление ключевых тенденций и факторов, влияющих на их развитие, а также прогнозирование возможных сценариев на среднесрочную перспективу с применением эконометрических моделей.

Материалы и методы

При подготовке настоящей статьи были использованы методы теоретического обобщения и систематизации данных, полученных из открытых источников. Применены также логический и аналитический подходы, метод наименьших квадратов, ARIMA. Информационной базой исследования послужили статистические данные Росстат, материалы исследовательских организаций и рейтинговых агентств, размещенных в открытом доступе.

Основная часть

Лизинговые отношения транспортной отрасли РФ имели положительную динамику развития довольно

продолжительное время, вплоть до 2022 г. Динамика объема новых лизинговых договоров представлена на Диаграмме №1. При этом лизинг транспортных средств подвержен влиянию множества факторов, которые оказывают как положительное, так и негативно воздействие.

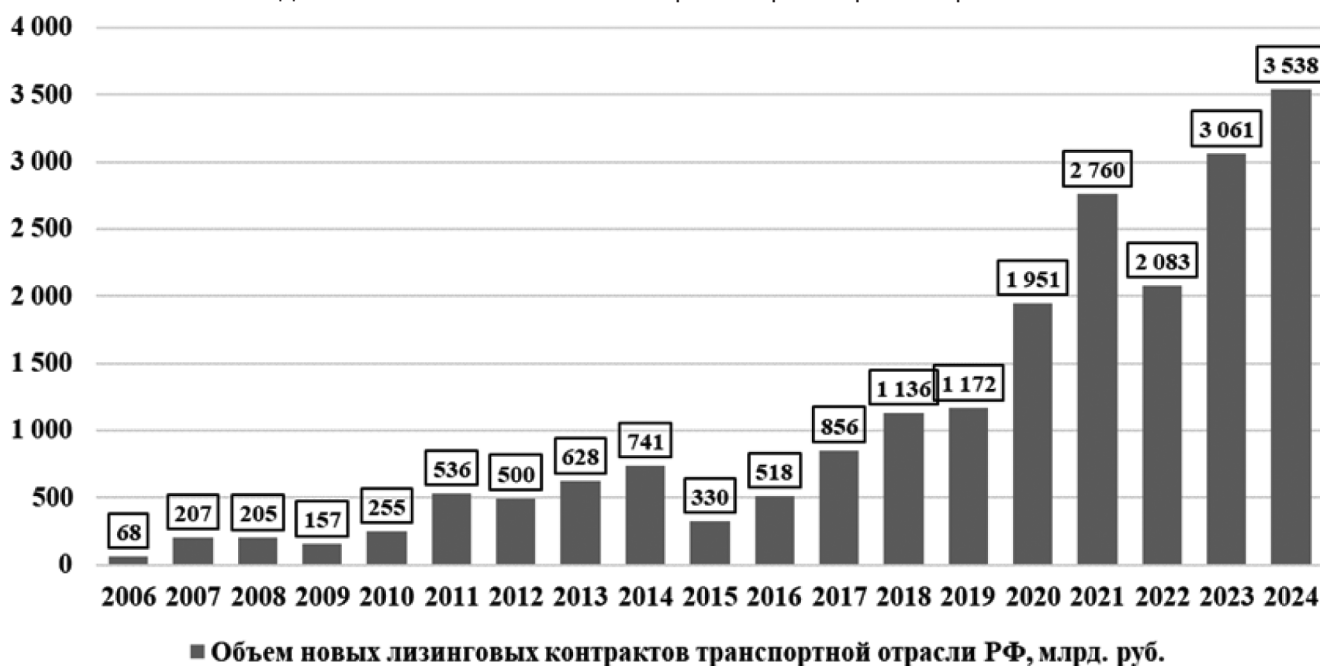
В целях определения количественной значимости воздействия факторов на развитие лизинговых отношений транспортной отрасли РФ была построена модель с применением МНК. В оценке использовались следующие переменные:

- Lease — объем новых лизинговых контрактов транспортной отрасли РФ, млрд руб. [9]
- Key_rate — ключевая ставка ЦБ РФ, % [10]
- Inflation — уровень инфляции в РФ, % [11]
- Transport_in_use — количество коммерческого транспорта в РФ, тыс. шт. [12]
- Investment — инвестиции в нефинансовые активы, млрд руб. [9]
- Labor_Force — рабочая сила, задействованная в транспортной отрасли РФ, тыс. [13]

Данные регрессоры позволяют нам с одной стороны оценить влияние на лизинг таких категорий факторов как капитал, основные фонды и рабочая сила, а с другой стороны позволяют рассмотреть, как ограничения, введенные в 2022 г. влияют на лизинговые отношения транспортной отрасли. Модель № 1 демонстрирует влияние каждого из описанного выше регрессора на спрос на лизинг в транспортной отрасли РФ.

Диаграмма № 1

Динамика новых лизинговых контрактов транспортной отрасли РФ



Источник: Составлено автором на основании данных Росстата.

Модель 1: МНК, использованы наблюдения
2006–2024 (T = 19)

Зависимая переменная: Lease

Стандартные ошибки HAC, полоса пропускания 2,
Ядро Бартлетта (Bartlett)

	Коэф	Ст. ошибка	t-стат.	p-значение	
const	–4589,35	1110,69	–4,132	0,0012	***
Key_rate	–85,8467	26,2109	–3,275	0,0060	***
Inflation	–34,8441	17,6782	–1,971	0,0704	*
Transport_in_use	4,69055	1,21624	3,857	0,0020	***
Investments	0,149055	0,0136595	10,91	<0,0001	***
Labor_Force	0,378786	0,163701	2,314	0,0377	**

Среднее завис. перемен	1089,599	Ст. откл. завис. перем	1068,040
Сумма кв. остатков	690365,5	Ст. ошибка модели	230,4453
R-квадрат	0,966377	Исправ. R-квадрат	0,953446
F(5, 13)	291,4524	P-значение (F)	7,20e-13
Лог. правдоподобие	–126,7149	Крит. Акаике	265,4299
Крит. Шварца	271,0965	Крит. Хеннана-Куинна	266,3889
параметр rho	0,040801	Стат. Дарбина-Уотсона	1,869912

Можно отметить, что каждая переменная значима, а $R^2 = 0.95$, что говорит о пригодности модели для оценки влияния регрессоров на переменную Lease. Таким образом полученную зависимость можно интерпретировать в виде уравнения:

$$\begin{aligned} Lease = & -4589.35 - 85.85 * Key_rate - \\ & - 34.84 * Inflation + 4.69 * Transport_in_use + \\ & + 0.15 * Investments + 0.38 * Labor_force \end{aligned}$$

Как следствие, при увеличении ключевой ставки и уровня инфляции можно ожидать снижения притока нового объема лизинга в транспортной отрасли РФ. С ростом количества коммерческого транспорта, уровня инвестиций и рабочей силы ожидается рост спроса на лизинг транспортных средств.

Данное уравнение описывает зависимость регрессов и зависимой переменной, учитывая данные с 2006 г., и может позволить оценить перспективу развития лизинга транспортной отрасли РФ. Для этого требуется оценить прогнозные значения независимых переменных уравнения и оценить совокупные значения лизинга транспортных средств в будущем. Прогнозные значения регрессов будут оценены при помощи модели ARIMA, с учетом оценки стационарности ряда и подбора параметров p и q .

При проведении ADF теста на стационарность, а также определения параметров модели ARIMA (p, q) для переменной Key_rate (ключевая ставка ЦБ РФ) была получена следующая спецификация — (0;1;1). В результате была получена следующая модель ARIMA для построения прогноза:

Модель 2: ARIMA, использованы наблюдения
2006:02–2024:12 (T = 227)

Зависимая переменная: (1-L) Key_rate

Стандартные ошибки рассчитаны на основе Гессииана

	Коэффициент	Ст. ошибка	z	p-значение	
const	0,0391144	0,0808756	0,4836	0,6286	
theta_1	0,260592	0,0621737	4,191	<0,0001	***

Среднее завис. перемен	0,039648	Ст. откл. завис. перем	1,002395
Среднее инноваций	0,000032	Ст. откл. инноваций	0,967496
R-квадрат	0,907826	Исправ. R-квадрат	0,907826
Лог. правдоподобие	–314,6333	Крит. Акаике	635,2665
Крит. Шварца	645,5414	Крит. Хеннана-Куинна	639,4126

В результате оценки переменной Key_rate посредством ARIMA был построен прогноз до 2030 г., который отображен на Диаграмме № 2.

Для оставшихся переменных были также проведены тесты ADF на стационарность рядов и определены параметры модели ARIMA (p, q). В результате общие спецификации моделей представлены в Таблице 1.

Таблица 1.

Параметры модели ARIMA

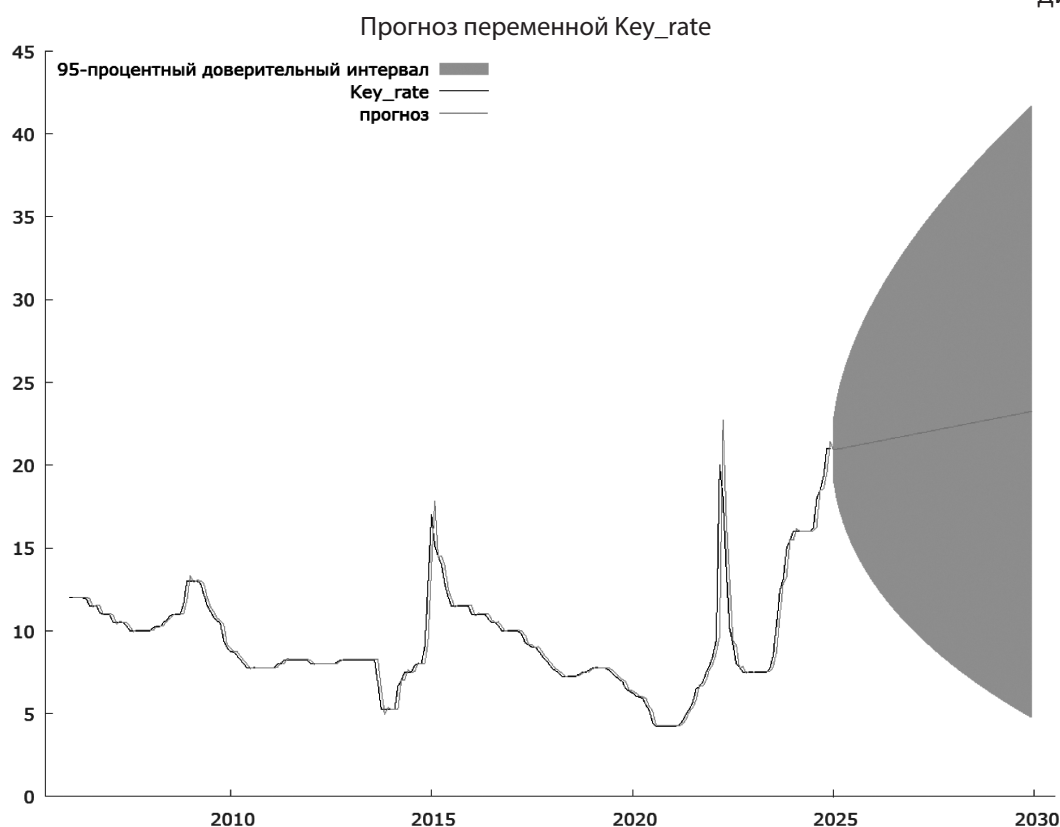
Переменная	AR (p)	I (d)	MA (q)
Key_rate	0	1	1
Inflation	1	0	0
Transport_in_use	0	1	1
Investments	2	2	0
Labor_Force	2	0	1

Составлено автором

С учетом параметров модели ARIMA был построен прогноз уровня инфляции, который отражен на Диаграмме №3. Прогноз показывает усредненные значения по уровню инфляции до 2030 г.

Для переменной Transport_in_use был также составлен прогноз, согласно которому ожидается постепенно снижение количества коммерческого автотранспорта

Диаграмма № 2



Составлено автором

с учетом исторических данных. Фактические и прогнозные данные показаны на Диаграмме № 4.

Аналогичный прогноз (Диаграмма № 5) был составлен для переменной Investments, который показывает, что ожидается увеличение инвестиций в нефинансовые активы.

На Диаграмме № 6 представлен прогноз рабочей силы, задействованной в транспортной отрасли РФ до 2030 г., который показывает, что с течением времени прирост показателя остановится.

Полученные прогнозные данные переменных Key_rate, Inflation, Transport_in_use, Investments, Labor_force могут быть использованы для прогнозирования будущих показателей лизинга транспортной отрасли РФ. Для этого будущие значения регрессоров были подставлены в представленное ранее уравнение, что позволяет оценить итоговые значения с 2025–2029 г. На Диаграмме № 7 представлены текущие значения, а также прогнозные значения объемов новых лизинговых контрактов транспортной отрасли РФ с 2006 г. по 2029 г. По прогнозу ожидается прирост +9 % в 2025 г. по сравнению с данными 2024 г. В последующие годы ожидается как минимум 13 % ежегодного прироста лизинга транспортных средств в РФ. Спрогнозированный рост лизинговых отношений транспортной отрасли РФ ожидается несмотря

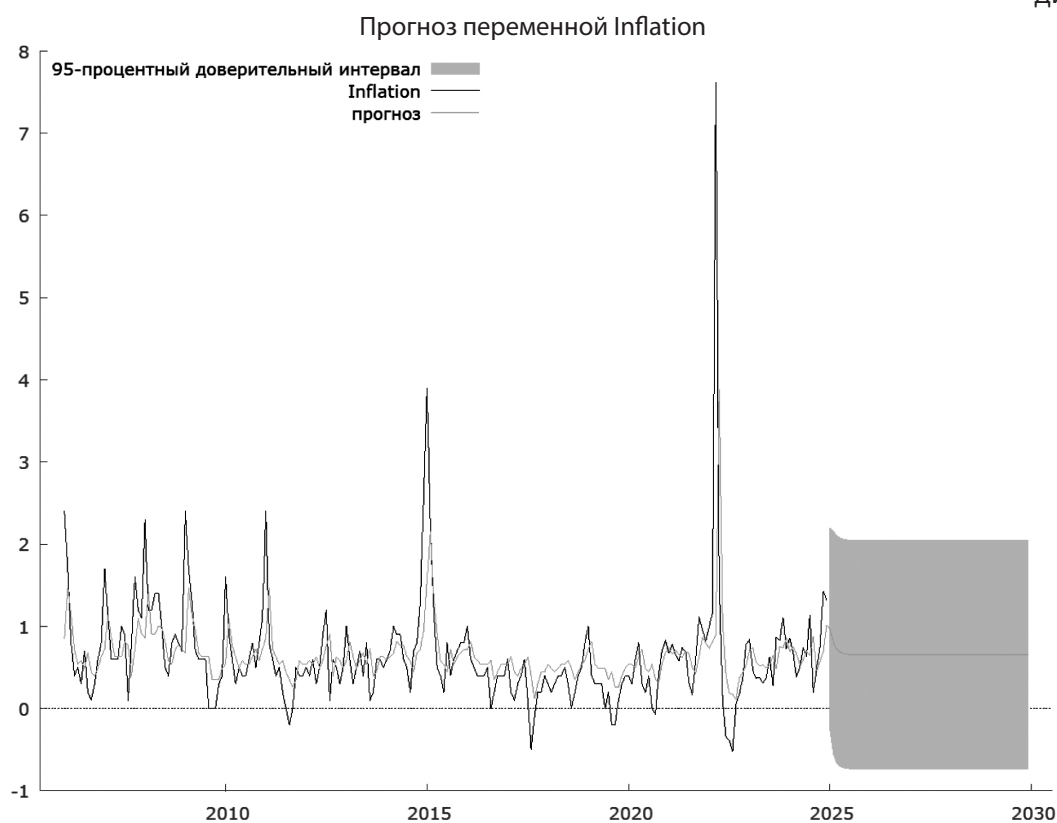
на сложившиеся в 2022 г. ограничения, с которыми столкнулась отечественная экономика.

Несмотря на то, что лизинг является приоритетным способом пополнения и обновления парка транспортных средств для поддержания его активного развития требуется помощь со стороны государства. Спрогнозированный рост спроса на лизинг должен быть в том числе подкреплен наличием государственных программ по субсидированию получения лизинга малыми компаниями. Несмотря на включение в проведенный анализ таких макроэкономических факторов как ставка ЦБ РФ и уровень инфляции, которые частично отражают общую макроэкономическую обстановку, важно оказывать поддержку тем участникам лизинговых отношений, которые не в состоянии самостоятельно профинансировать свою деятельность лизингом

Заключение

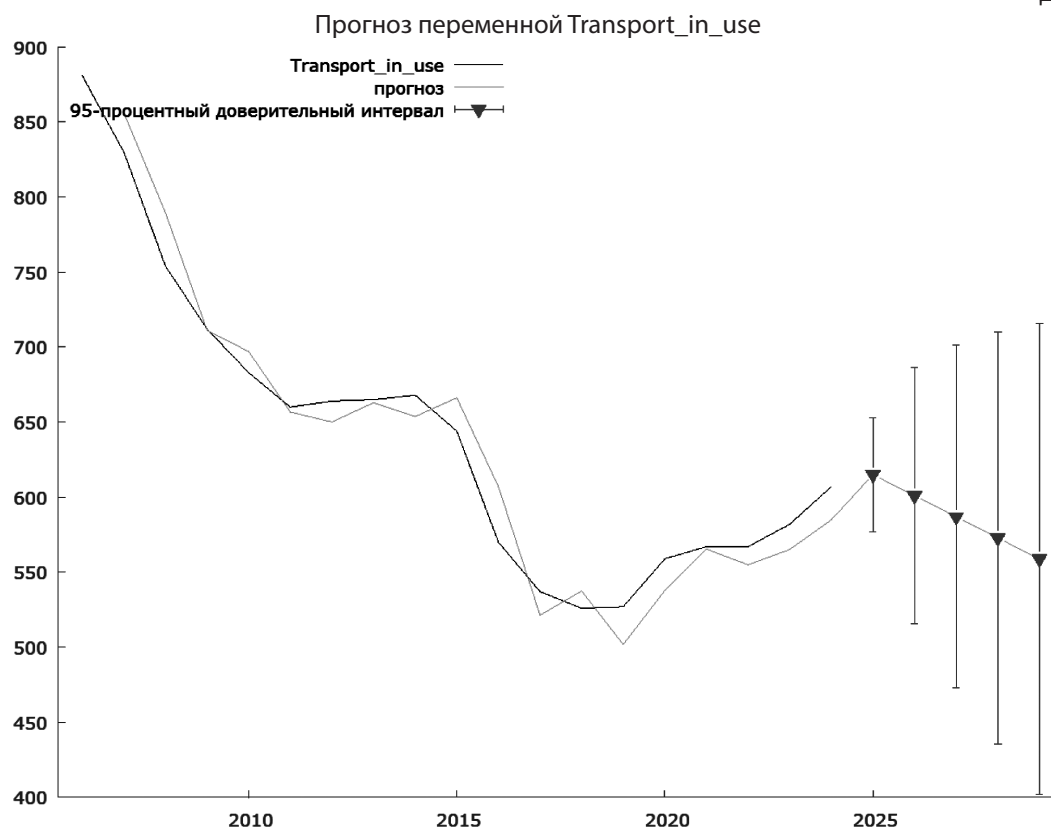
Лизинговые отношения играют ключевую роль в развитии транспортной отрасли России, предоставляя предприятиям гибкие и эффективные инструменты обновления парка техники и инфраструктуры. При этом лизинг выступает основным финансовым инструментом пополнения и обновления парка транспортных средств за счет своих преимуществ перед другими кредитными механизмами. В 2022 г. отечественная экономика столк-

Диаграмма № 3



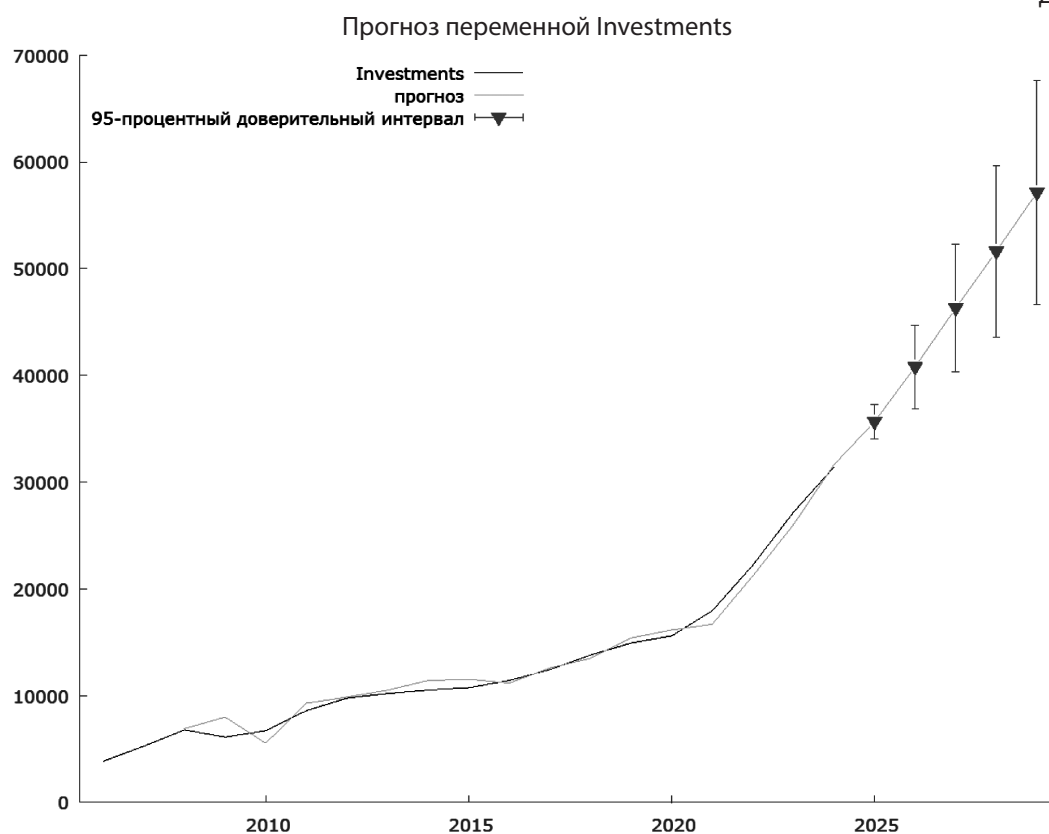
Составлено автором

Диаграмма № 4



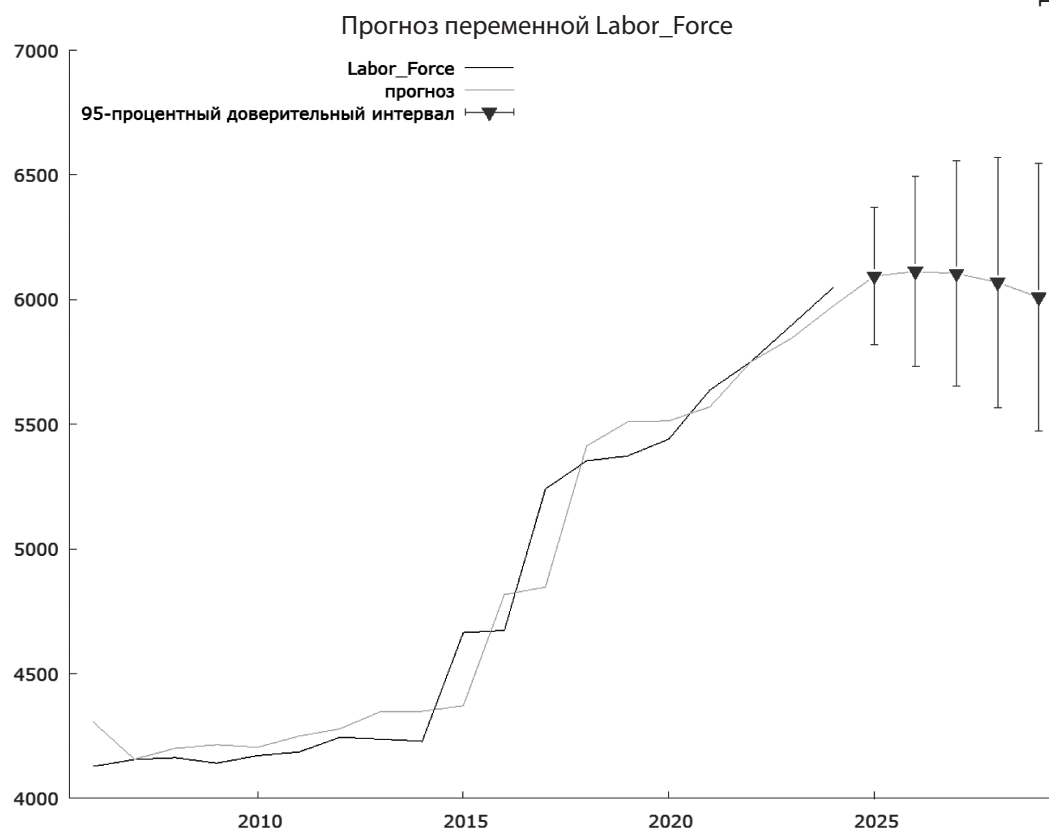
Составлено автором

Диаграмма № 5



Составлено автором

Диаграмма № 6



Составлено автором

Диаграмма № 7



Составлено автором

кнулась с ограничениями, которые повлияли на доступность кредитных инструментов и основных средств. В связи с этим важно оценить, как будут развиваться лизинговые отношения транспортной отрасли РФ с учетом исторических данных показателей.

В качестве регрессоров, оказывающих влияние на развитие лизинговых отношений, были выявлены и оценены следующие факторы — ключевая ставка ЦБ РФ, уровень инфляции, количество коммерческого транспорта, размер инвестиций и рабочая сила в транспортной отрасли. В результате первоначальной оценки значимости факторов, оказывающих влияние на динамику лизинга транспортных средств в РФ, и построения их прогноза, были получены ожидаемые

значения объема новых лизинговых сделок в транспортной отрасли.

В итоге был получен прогноз по положительному приросту лизинга в транспортной отрасли вплоть до 2030 г. с минимальным приростом +9%. Прирост в том числе обеспечен изменением факторов, которые влияют на лизинг. Однако важно отметить, что для поддержания соответствующего развития лизинга необходима государственная поддержка на развития малых компаний, которым может быть затруднительно использование лизинга. Субсидирование лизинга поможет малым компаниям в транспортной отрасли активнее развивать свою деятельность и преодолевать все сложившиеся в текущее время ограничения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Паристова Л.П., Лысенко И.И. Пути совершенствования системы управления инвестиционной деятельностью транспортной отрасли Российской Федерации // Проблемы современной экономики (Новосибирск). 2015.
2. Правкин, С.А. Механизм реализации инвестиций в соответствии с целями и задачами Транспортной стратегии Российской Федерации / С.А. Правкин // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 1(49). — С. 167–190. — EDN HJFWOM.
3. Лебедева, Н.А. Проблемы и особенности реализации транспортной стратегии Российской Федерации до 2035 года / Н.А. Лебедева // Научный результат. Экономические исследования. — 2023. — Т. 9, № 2. — С. 74–84. — DOI 10.18413/2409-1634-2022-9-2-0-7. — EDN CSIGER.
4. Деспотулис, Е.Э. Разработка модели управления инвестиционным обеспечением проекта развития транспортной инфраструктуры / Е.Э. Деспотулис // Евразийский юридический журнал. — 2021. — № 4(155). — С. 447–449. — EDN ICACOV.
5. Магомед, К.А. Состояние и проблемы механизмов инвестирования в транспортную инфраструктуру России / К.А. Магомед // Вестник Российского университета кооперации. — 2018. — № 1(31). — С. 40–42. — EDN YVAUFF.

6. Бычкова, А.А. Инвестиции в транспортную инфраструктуру России / А.А. Бычкова // Вестник университета. — 2022. — № 2. — С. 151–159. — DOI 10.26425/1816-4277-2022-2-151-159. — EDN AUTNE.
7. Кудрявцева, И.Ю. Проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры Российской Федерации / И.Ю. Кудрявцева, Д.А. Тряпичникова // Материалы Афанасьевских чтений. — 2024. — № 1(48). — С. 51–56. — EDN JUPISZ.
8. Гамазин, С.В. Лизинг как источник финансовых ресурсов в рамках устойчивого экономического развития транспортной отрасли РФ / С.В. Гамазин // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. — 2025. — № 4. — С. 28–32. — DOI 10.37882/2223-2974.2025.04.07. — EDN MMNKBV.
9. Финансовый лизинг. Росстат. Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/investment_nonfinancial
10. Ключевая ставка Банка России. Режим доступа: https://cbr.ru/hd_base/KeyRate/
11. Цены, инфляция. Росстат. Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/price>
12. Транспорт. Росстат. Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>
13. Трудовые ресурсы, занятость и безработица. Росстат. Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/labour_force#

© Гамазин Сергей Владимирович (1142220745@pfur.ru)
Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»