

УДК 338.27

ВЛИЯНИЕ САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ЛИЗИНГОВЫЕ МОДЕЛИ ОБНОВЛЕНИЯ РЕЧНОГО ФЛОТА: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РИСКИ И ПУТИ СНИЖЕНИЯ

Новиков Алексей Васильевич¹, кандидат технических наук, доцент кафедры бухгалтерского учета, анализа и финансов

e-mail: alex1959.nn@gmail.com

Рогожина Елена Александровна¹, магистрант

e-mail: len.rogozhina2017@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В условиях ужесточения денежно-кредитной политики и действия ограничений со стороны государств механизмы долгосрочного фондирования обновления основных средств водного транспорта демонстрируют системную дисфункцию. Рыночные модели лизинга в текущей макроэкономической парадигме исчерпали потенциал эффективности, уступая место административно-стимулирующим методам поддержки отрасли.

Ключевые слова: лизинг, речной флот, санкции, ключевая ставка, износ флота, импортозамещение, субсидирование, реструктуризация.

THE IMPACT OF SANCTIONS ON LEASING MODELS OF REFRESHING THE RIVER FLEET: ECONOMIC RISKS AND WAYS TO REDUCE THEM

Alexey V. Novikov¹, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Accounting, Analysis and Finance

e-mail: alex1959.nn@gmail.com

Elena A. Rogozhina¹, Master's Degree student

e-mail: len.rogozhina2017@yandex.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. In the context of tightening monetary policy and government restrictions, the mechanisms for long-term funding of the renewal of water transport fixed assets are demonstrating systemic dysfunction. In the current macroeconomic paradigm, market-based leasing models have exhausted their potential for efficiency, giving way to administrative and incentive-based methods of supporting the industry.

Keywords: leasing, river fleet, sanctions, key rate, fleet depreciation, import substitution, subsidies, restructuring.

Речной транспорт традиционно занимает значимое место в транспортной системе России, обеспечивая перевозки массовых грузов в районах Крайнего Севера и Сибири, где альтернативные виды транспорта либо отсутствуют, либо экономически неэффективны. Однако современное состояние речного флота вызывает серьёзные опасения. За последние три десятилетия системное недофинансирование отрасли, санкционные ограничения и резкие колебания макроэкономической конъюнктуры привели к накоплению критической массы проблем, требующих безотлагательного решения.

Лизинг долгое время рассматривался как основной финансовый инструмент обновления речного флота. Однако с 2024 года ситуация кардинально изменилась. Ужесточение денежно-кредитной политики Банка России и введение беспрецедентных по масштабу санкций со стороны недружественных государств поставили под вопрос саму возможность использования рыночных лизинговых механизмов. По оценкам аналитиков, санкции и высокая ключевая ставка привели к существенному «охлаждению» в российской лизинговой отрасли, а объём нового бизнеса в натуральном выражении резко сократился [1].

Ключевая ставка Банка России является базовым ориентиром стоимости заёмного финансирования для всей экономики. В 2024 году произошло беспрецедентное ужесточение денежно-кредитных условий: ставка выросла с 16% в начале года до 21% к его концу. В 2025 году, несмотря на некоторое снижение (до 16% к декабрю), условия оставались жёсткими [2]. Для капиталоемкой отрасли, какой является судостроение и судоходство, такое значение ставки означает фактическую недоступность рыночного лизинга.

Ситуация усугубляется тем, что доходность речных перевозок объективно ограничена — тарифы не могут расти пропорционально удорожанию финансирования. Это создаёт «ножницы доходности»: лизинговые платежи превышают операционную прибыль судовладельцев. Как следствие, компании оказываются не в состоянии своевременно обслуживать лизинговые обязательства. По свидетельству участников рынка, высокие ключевые ставки Центробанка привели к невозможности судоходных компаний вносить лизинговые платежи по новым судам, построенным в последние годы [1].

Проблема имеет системный характер. В случае изъятия судна лизинговой компанией за долги, согласно действующему законодательству, оно может быть только продано на рынке без применения лизинговых механизмов. Однако при текущей стоимости финансирования покупателя найти практически невозможно — суда будут простаивать, усугубляя дефицит провозных мощностей.

Общий объём нового бизнеса в лизинговой отрасли по итогам 2024 года снизился на 7%, а наиболее резкое падение пришлось на сегмент спецтехники и транспорта, куда входят и водные суда [9]. Это не кризис предложения техники, а кризис доступности капитала — стоимость фондирования для лизинговых компаний выросла настолько, что конечные платежи для бизнеса стали критическими.

Сокращение активности в лизинговой отрасли является беспрецедентным с 2017 года. По оценкам Национального рейтингового агентства, даже кризис COVID-19 не вызывал подобных падений — в 2020 году количество предметов лизинга выросло на 15% [9]. Таким образом, текущая ситуация представляет собой принципиально новый вызов для всей лизинговой модели обновления флота.

Вторая группа рисков связана с запредельным физическим и моральным износом действующего речного флота. По данным различных источников, средний возраст российских речных судов варьируется от 38 до 46 лет [5].

Особенно показательна ситуация в Амурском бассейне. Из 838 зарегистрированных там судов только 73 моложе 24 лет, а их средний возраст составляет около 46 лет. Объёмы

грузоперевозок по реке снизились с более чем 33 млн тонн в 1985–1990 годах до 2,2 млн тонн в 2024 году [5].

Более 65% пассажирского речного флота России превышает нормативные сроки эксплуатации. По экспертным оценкам, к 2030 году возраста 40 лет достигнут 3,5 тысячи судов из общего состава флота, при этом из 831 единицы речного грузового флота 766 (92%) не смогут функционировать в случае введения возрастных ограничений [5].

Темпы списания устаревших судов кратно превышают темпы ввода новых. По данным Минпромторга, в 2024 году было построено лишь 60 гражданских судов, в 2025 году — 105. Для сравнения: только речных судов, требующих замены, насчитывается свыше 21 тысячи единиц [8]. Соотношение между потребностью в обновлении и реальными возможностями судостроения можно оценить как 4,5:1 — и это консервативная оценка.

За последние 15 лет в стране построено лишь 186 грузовых судов, что в среднем составляет 12 единиц в год. Даже самый оптимистичный сценарий стратегии развития судостроения предполагает строительство 127 судов класса «река-море» в период 2025–2030 годов — в 15 раз меньше, чем количество судов, подпадающих под возрастные ограничения [8].

В 2026 году появилась информация о планах продлить срок эксплуатации речных и морских судов с 40 до 50 лет из-за нехватки бюджетного финансирования на обновление флота [6]. Такое решение лишь откладывает проблему, одновременно повышая риски техногенных аварий и экологических катастроф.

Третья группа рисков связана с разрывом устоявшихся цепочек поставок судового оборудования. Санкции недружественных государств затронули широкую номенклатуру судовых комплектующих, включая редукторы, насосы, системы очистки сточных вод и другое конвенционное оборудование.

В 2024 году ситуация обострилась: уже поставленные зарубежные системы требуют пусконаладочных работ, которые некому проводить из-за отказа иностранных специалистов недружественных государств от сотрудничества с российскими заказчиками. Проблема носит системный характер — исторически конструкторские бюро закладывали в проекты американские и европейские комплектующие, а российские аналоги на момент введения санкций либо отсутствовали, либо находились на стадии разработки [1].

Действующий механизм ввозных пошлин создаёт парадоксальную ситуацию: пошлины на комплектующие (5–10%) выше, чем на готовое оборудование (0–5%), что делает локализованную продукцию на 15–20% дороже импортной. Это дестимулирует судовладельцев приобретать отечественное оборудование [7].

Показательно и признание представителей отрасли: в 2024 году у заказчиков отсутствовало желание покупать оборудование, созданное за счёт субсидий, при наличии возможности приобрести аналоги в Китае. Это свидетельствует о недостаточном уровне конкурентоспособности отечественной продукции даже в условиях санкционных ограничений [1].

Задержки поставок комплектующих напрямую влияют на сроки строительства судов. Российские верфи в 2025 году поставили лишь 129 гражданских судов, что даже меньше показателя 2024 года (131 судно) [8]. Сроки строительства регулярно срываются, а стоимость проектов растёт, что дополнительно увеличивает финансовую нагрузку на всех участников процесса.

Ключевым направлением снижения рисков является государственное субсидирование процентной ставки по лизинговым договорам. С 2023 года реализуется масштабный инвестиционный проект по льготному лизингу морских и речных судов с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). Ключевые условия: «нулевой» аванс, льготная средневзвешенная ставка от 2,93% до 7,6% в зависимости от типа судна, срок

лизинга — до 25 лет. Общий объём инвестиций в проект составляет 231 млрд рублей, из которых 136 млрд рублей — средства ФНБ [3].

Однако объёмы государственной поддержки пока недостаточны. По оценкам экспертов, для покрытия реальной потребности в обновлении флота требуется увеличение финансирования льготного лизинга как минимум на 7 млрд рублей ежегодно. В 2025 году на субсидирование процентов по лизинговым платежам предусмотрен бюджет в размере 7,8 млрд рублей, но в проекте бюджета на 2026–2028 годы запланировано снижение до 4,2 млрд рублей ежегодно [4].

В рамках действующей программы субсидирования возмещается две трети затрат на оплату процентов для всех судов и три четверти — для экологических судов [4]. Это значимая поддержка, но при текущем уровне ключевой ставки даже субсидированная ставка может оставаться неподъёмной для судовладельцев. Требуется расширение программы как по объёму финансирования, так и по числу судов-участников.

Второе направление — совершенствование правовых механизмов защиты судовладельцев. В текущих макроэкономических условиях многие компании могут столкнуться с финансовыми трудностями, и существующие механизмы реструктуризации долгов нуждаются в обновлении.

На законодательном уровне обсуждается введение лизинговых каникул — временного освобождения судовладельцев от уплаты лизинговых платежей с последующей пролонгацией договора. Это позволит компаниям сохранить флот в эксплуатации в период высокой волатильности ставок и избежать цепной реакции банкротств. Комитет Государственной Думы по транспорту уже поднимал вопрос о необходимости компенсаций из госбюджета для решения проблемы неплатежей по лизингу [5].

Важным шагом может стать разработка коллективных механизмов реструктуризации, которые позволят компаниям без остановки операционной деятельности урегулировать задолженность и продолжить работу. Такие механизмы особенно актуальны для социально значимых перевозок в районах Крайнего Севера, где срыв навигации может иметь катастрофические последствия.

Третье направление — форсированное импортозамещение судового комплектующего. Согласно единому плану по достижению национальных целей развития РФ, доля отечественного судового комплектующего оборудования должна увеличиться с 34% в 2025 году до 40% в 2030 году. Однако даже эти показатели не обеспечивают полной технологической независимости [8].

Ключевые меры, необходимые для ускорения импортозамещения:

1. пересмотр системы ввозных пошлин для выравнивания конкурентных условий отечественных производителей [7];
2. расширение программ субсидирования НИОКР по разработке критически важных комплектующих [4];
3. создание механизмов гарантированного заказа для отечественных производителей судового оборудования;
4. развитие кооперации с дружественными странами (Китай, Индия) для поставок комплектующих, не имеющих российских аналогов.

Важно отметить, что импортозамещение не должно превращаться в самоцель. Как показывает практика, принудительная закупка неконкурентоспособного отечественного оборудования лишь увеличивает стоимость строительства и снижает эффективность флота. Требуется взвешенный подход, сочетающий развитие собственных компетенций с разумной международной кооперацией.

Комплексная реализация предложенных мер позволит достичь следующих результатов.

4. Минпромторг России. Решение от 16.04.2024 № 23-64727-01035-Р «О порядке предоставления субсидии российским организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам». — 2024.
5. Москвичев Е.С. О мерах по развитию внутреннего водного транспорта // Материалы заседания Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры. — 21.11.2024.
6. Правдин А.А. О необходимости увеличения финансирования льготного лизинга в судостроении // Встреча Президента РФ с представителями деловых кругов. — 2025. — URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/77034> (дата обращения: 10.04.2026).
7. Правительство РФ. Постановление от 17.07.2015 № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации» (ред. от 2024 г.).
8. ТАСС. РФ планирует нарастить выпуск судов более чем в 10 раз к 2030 году. — 10.01.2025. — URL: <https://tass.ru/ekonomika/22846073> (дата обращения: 10.04.2026).
9. Эксперт РА. Обзор рынка лизинга за 2025 год. — 2026. — URL: <https://raexpert.ru/> (дата обращения: 10.04.2026).

