

этапах скоростной платной автодороги Москва — Санкт-Петербург непосредственно к чемпионату мира по футболу.

УСКОРИТЬ ДОРОЖНИКОВ Когда позитивное влияние чемпионата мира по футболу закончится, городу придется предлагать новые направления для развития дорожной отрасли. Генеральный директор сети многофункциональных центров «Мой кабинет» Владимир Трофименко считает, что ключевая проблема, которую нужно решать городским властям, а также соседней Ленобласти, — это пробки и чрезмерная плотность транспортного потока. В частности, уже давно ведутся разговоры о необходимости развития транспортной инфраструктуры нового района Девяткино, где ситуация с пробками вызывает ужас. С похожими проблемами в скором времени столкнутся и жители района Кудрово.

По мнению Елены Лашковой, необходимо совершенствовать систему ценообразования в строительстве, поднимать расценки на дорожные работы, так как существующие давно устарели: «Они не учитывают применение современного оборудования, технологий, материалов. При практически нулевой рентабельности проектов по госконтрактам подрядчики не в состоянии закупать новую строительную технику. Устаревшее оборудование выходит из строя, возникают простои. А это не просто дополнительные затраты, а риск не уложиться в установленные сроки». Также не менее важно, по ее словам, недопущение на рынок фирм-однодневок и недобросовестных подрядчиков. Нельзя допускать и демпинга цен при проведении конкурсных процедур, поскольку это чревато неизбежным снижением качества дорожных работ.

Заместитель директора направления «Сопровождение строительных проектов» группы компаний SRG Елена Самсонова рассказала, что более года назад Смольный фактически отказался от строительства дорог по причине дефицита бюджета, даже в формате ГЧП. «Поэтому если новые магистрали и появятся, то исключительно частные, а значит, платные. Бюджетные средства будут направлены только на ремонтные работы», — уверена она. По словам эксперта, власти должны уделить еще больше внимания проработке схемы ГЧП, которая сейчас пробуксовывает по ряду аспектов. Также, по ее словам, не менее важно рассматривать реализацию проектов дорожного строительства на протяжении его жизненного цикла (хотя бы на 20 лет). Это поможет на старте учесть новые технологии строительства, эффективные материалы, развитие территорий и минимизировать затраты на будущие (в настоящее время бесконечные и неэффективные) ремонты и эксплуатацию.

Руководитель сектора по работе с профессиональными объединениями и ассоциациями транспортной отрасли компании ООО «БАСФ Строительные системы» Мария Ледина считает, что среди наиболее явных процессов, способных стимулировать дорожное строительство Петербурга, — восстановление регулярного финансирования отрасли, дальнейшая отработка схемы ГЧП, увеличение гарантийных обязательств подрядных компаний и ужесточение требований по ним (борьба с фирмами-однодневками, более высокие требования для допуска к участию в торгах, запрет передачи более 50% работ по контракту на субподряд). ■

С ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ СНЯЛИ ТОРМОЗА

РЫНОК ЛИЗИНГА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В ПОСЛЕДНИЕ ТРИ ГОДА ПЕРЕЖИВАЛ НЕЛЕГКИЕ ВРЕМЕНА — ПРОФИЦИТ ВАГОНОВ И ФИНАНСОВЫЙ КРИЗИС ПРИВЕЛИ К КОЛЛАПСУ. СЕЙЧАС, КАК ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ, СИТУАЦИЯ ВЫРАВНИВАЕТСЯ. ДЕНИС КОЖИН

Лидером российского вагоностроения является научно-производственная корпорация «Объединенная вагонная компания» (ОВК), в составе которой Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ), «Тихвинхиммаш» (ТХМ) и «Тихвинспецмаш» (ТСМ) — все в Ленинградской области.

В 2016 году в РФ, по данным ГК «Финам», было произведено 36,6 тыс. магистральных грузовых вагонов, в том числе 23,5 тыс. — полувагонов. 15,8 тыс. из них, в том числе 13 тыс. полувагонов, были выпущены на заводах ОВК. «То есть доля ОВК в производстве вагонов в РФ составила в 2016 году около 43% в целом и около 55% по полувагонам», — говорит Алексей Калачев, эксперт-аналитик ГК «Финам».

Импортом производителем вагонов была Украина, которая импортировала более 50% своей продукции в РФ. Но после известных политических событий с 2016 года импорт из Украины прекратился. Сейчас 100% российского рынка наполняют российские производители вагонов.

Основные потребители вагонов — операторы грузовых вагонов, чьей целью является профессиональная эксплуатация вагонов. На втором месте по объему потребления вагонов — элптивные компании, чьей целью является обеспечение транспортной безопасности материнской, чаще всего производственной компании. Например, компания СУЭК — один из самых крупных покупателей полувагонов.

«Ввиду особенностей нашей экономики (сырьевой и экспортоориентированной) самые распространенные виды грузовых вагонов — это цистерны и полувагоны, на долю которых приходится более 70% всех грузоперевозок. Цистерны перевозят нефть и нефтепродукты, а полувагоны — строительные, горно-металлургические грузы и, конечно, уголь», — рассказал Артур Нурмухамедов, предприниматель, совладелец и генеральный директор компании «Вторчермет-Находка».

Наиболее распространенной схемой приобретения вагонов является лизинг. Кроме лизинга, вагоны можно приобрести, получив на их покупку кредит в банке под залог самих вагонов. Данная схема отличается длиной денег (чаще всего кредит выдается на один-три года, а лизинг можно получить на срок от года до десяти лет). Также для кредита не требуется авансового платежа. «Но основной формой оплаты при покупке вагонов, конечно, является лизинг как самый удобный финансовый инструмент, удовлетворяющий все стороны», — говорит Артур Нурмухамедов.

При этом он отмечает, что за последние три года объем лизинговых сделок заметно сократился ввиду того, что на рынке грузовых железнодорожных перевозок случился коллапс, вызванный профицитом подвижного состава, сокращением грузовой базы,

а также экономическим спадом из-за снижения цен на нефть и введения западных санкций. «Поэтому ставки на предоставление многих видов подвижного состава упали до такого уровня, что многие лизингополучатели перестали обслуживать свой лизинг. Последовало массовое изъятие вагонов лизингодателями из финансового лизинга и передача вагонов в операционную аренду. Данная мера является крайней для лизинговой компании. Целью деятельности такой компании является финансирование сделок для покупки вагонов, но не передача вагонов в аренду и получение дохода из нее, однако другого выбора у них не осталось. Эти события вызвали сокращение объема лизинговых сделок», — рассказал господин Нурмухамедов.

Алексей Калачев отмечает, что сегодня профицит вагонов снизился до исторически минимального уровня (около 1–2% парка). «Основным фактором рынка является значительное списание парка: в 2015–2016 годах было списано 212 тыс. полувагонов. В результате ставки доходности оперирования полувагонов на протяжении 2016 года выросли в два раза, а на отдельных направлениях даже образуются дефицит вагонов, что ведет к восстановлению спроса на данный тип вагона со стороны операторов в этом году», — поясняет аналитик.

Дмитрий Виноградов, генеральный директор ООО «Лентранслизинг», считает, что в настоящее время потребность в приобретении в лизинг новых вагонов наблюдается достаточно высокая, так как цена продажи нового вагона значительно снизилась в сравнении с ценами 2013–2014 годов (на 10–25% в зависимости от типа вагона). Кроме того, наблюдается восстановление уровня арендных ставок, так как после отмены процедуры продления срока службы вагонов на рынке возник

дефицит по отдельным позициям. В основном пользуются спросом так называемые инновационные вагоны — вагоны с повышенным объемом и грузоподъемностью в сравнении со старыми моделями.

«ООО „Лентранслизинг“ предполагает в 2017 году возобновить работу по лизингу вагонных парков, но ограничится работой только с инновационными вагонами, сроком до семи лет, и только под проекты с лизингополучателями с хорошим финансовым состоянием, так как практика показала нестабильность и цикличность рынка вагонных перевозок», — сообщил господин Виноградов.

По данным ГК «Финам», основным оператором лизинговых сделок в сфере железнодорожного транспорта в РФ является компания «Трансфин-М», базирующаяся в Москве. Она осуществляет финансирование лизинговых сделок по покупке не только железнодорожных вагонов, полувагонов и цистерн, но и по маневровым и магистральным локомотивам. Другим крупным игроком на рынке вагонов является ГТЛК (Государственная транспортная лизинговая компания), зарегистрированная в ЯНАО, но работающая в Москве. Однако главным направлением для этой компании стал лизинг авиационной техники. Также в лизинг задействованы компании «ВТБ Лизинг», «ВЭБ-лизинг», «МКБ-лизинг», «Газпромбанк Лизинг».

«Доля в новом бизнесе (стоимости имущества) лизинга железнодорожной техники составила в 2016 году около 13%. Это четвертое место после авиационной техники, грузового и легкового автотранспорта. Но по доле в лизинговом портфеле по состоянию на 1 января 2017 года железнодорожный транспорт продолжает лидировать с большим отрывом — его доля составляет 40,8%», — говорит Алексей Калачев. ■



ИЗ-ЗА ОСОБЕННОСТЕЙ НАШЕЙ ЭКОНОМИКИ (СЫРЬЕВОЙ И ЭКСПОРТООРИЕНТИРОВАННОЙ) САМЫЕ РАСПРОСТРАНЕННЫЕ ВИДЫ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ — ЭТО ЦИСТЕРНЫ И ПОЛУВАГОНЫ, НА ДОЛЮ КОТОРЫХ ПРИХОДИТСЯ БОЛЕЕ 70% ВСЕХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК