

ЛИЗИНГ

Самый безопасный транспорт

автобусы

Пробки досаждают не только москвичам. С дорожными заторами сталкиваются и в Европе. Пути решения там видят в развитии городского транспорта, но только не подземного, а наземного. В частности, в развитии сети автобусных маршрутов. Кроме того, автобусы являются самым безопасным видом наземного транспорта. Из числа пострадавших в ДТП в 2008 году на долю пассажиров автобусов пришлось 1,2%, рельсового транспорта — 19%, легковых автомобилей — 55%. Этот вид коммерческого транспорта также является одним из наиболее сложных для лизинга.

В настоящее время парк автобусов в России насчитывает почти 1 млн единиц. По данным ДОБДД МВД России, возраст автобусов, выполняющих регулярные пассажирские перевозки, составляет в среднем девять лет. При этом автобусов, эксплуатируемых более десяти лет, — 57%, из них более 15 лет — 50%. Только 21% автобусного парка имеет срок службы до пяти лет. Более 51% автобусов эксплуатируется за пределами амортизационных сроков.

Все автобусы старше 15 лет исчерпали нормативный срок использования, поэтому их эксплуатация сопряжена с опасностями для пассажиров и большой нагрузкой на экологию. Особенно эта проблема актуальна для больших городов. Такие автобусы обладают низкой технической надежностью и не соответствуют современным нормам активной, пассивной и экологической безопасности. Помимо этого их использование экономически не эффективно, что снижает рентабельность транспортных предприятий. Однако темпы обновления парка автобусов в России составляют около 5% в год. Почти как в западных странах, где темпы обновления — 5,5–7,5%, но там отсутствует импорт подержанной техники, которая не способствует реальному обновлению парка автобусов.

Доля импорта подержанных автобусов на первичном рынке в 2010 году составила 3%, причем их количество выросло с 739 в 2009 году до 1518. Но целом ситуацию можно охарактеризовать как положительную, потому что в 2000 году доля подержанных импортных автобусов на первичном рынке была более 50%. Основная часть парка — отечественные автобусы, что составляет порядка 82%.

Основной причиной медленного обновления пассажирского парка является плохое финансовое положение транспортных предприятий. Стоимость проезда (от 9 до 24 рублей) уже достигла социально значимых пороговых значений и во многих случаях не покрывает затрат на перевозку пассажиров (от 9 до 22 рублей на пассажира). Это, в свою очередь, создает дефицит средств, препятствующий регулярному обнов-

лению парка. С другой стороны, обслуживание старого парка влечет за собой дополнительные затраты автотранспортных предприятий, снижая их экономическую эффективность.

«Большинство транспортных предприятий, которые не являются крупными коммерческими перевозчиками, зависят от государственного финансирования. На протяжении последних лет наблюдался постоянный дефицит региональных и местных бюджетов, что привело к значительному недофинансированию отрасли, — рассказывает Владимир Добровольский, директор по развитию бизнеса Государственной транспортной лизинговой компании. — Со стороны государства вводится ряд регулирующих мер, призванных стимулировать обновление пассажирского парка, а также программы бюджетного финансирования обновления парка автобусов. Но эти программы распространяются на строго определенные виды автобусов и не могут способствовать решению проблемы в целом, а регулирующие меры не всегда могут заменить недостаток средств для обновления парка. Также у транспортных предприятий, рентабельность которых очень низкая, отсутствует реальная возможность приобретения пассажирского транспорта как за счет собственных средств, так и за счет кредитных и лизинговых инструментов (без учета государственного лизинга), которые существуют на данный момент».

Для ведения парка автобусов общего пользования до уровня хотя бы 2000 года с учетом замены выбывающего парка требуется ежегодная закупка не менее 22 тыс. единиц в течение пяти лет. В сложившихся условиях улучшению ситуации может способствовать только активная государственная позиция и скоординированная программа действий всех участников процесса. Основной составляющей должно стать стимулирование предприятий пассажирского транспорта на постоянное обновление и поддержание парка техники, а также создание условий и возможностей для качественной и постоянной, а не точечной работы в



Лизинговые платежи по государственным программам распределены по времени и оплачиваются из текущей деятельности предприятий-лизингополучателей

ФОТО ОЛЕГА ХАРСЕВА

этом направлении. Интегрированные транспортные системы в условиях современных российских мегаполисов — единственный способ избежать транспортного коллапса. Для этого необходимо одномо-

ментно обновить большую часть подвижного состава. Это повысит эффективность работы перевозчиков. Новый подвижной состав легко интегрируется в комплексные транспортные системы.

Госпрограммы

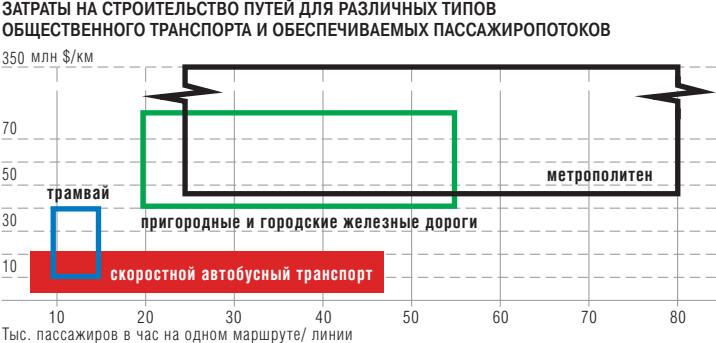
Реальным и эффективным инструментом модернизации пассажирского парка становится лизинговый механизм с государственным финансировани-

ем. Так, например, считает министр транспорта Игорь Левитин. «Одним из основных механизмов обновления транспортных предприятий является лизинг. В прошлом году активно шла реализация программы льготного лизинга автобусов и грузовой техники», — сказал он.

Сейчас на рынке в этих сегментах при участии государства работает только Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), которая

была призвана стать государственным механизмом обновления транспортной отрасли. Программы лизинга пассажирского транспорта были запущены ГТЛК только в середине прошлого года, но ряд проектов уже реализован. Самый крупный — поставка более 300 автобусов транспортным предприятиям Санкт-Петербурга, ставшим победителями по ряду крупнейших лотов в конкурсе комитета по транспорту Санкт-Петербурга на замещение муниципальных маршрутов. По итогам 2010 года ГТЛК вошла в тройку лидеров лизинга автобусов. Закупки автобусов со стороны ГТЛК составили 2,4% от общего количества автобусов, произведенных в России в 2010 году.

«Уставный капитал Государственной транспортной лизинговой компании в 2009 году было выделено 10 млрд рублей из федерального бюджета на поддержку автомобильной промышленности и реализации проектов лизинга автомобильной и дорожно-строительной техники, производимой на территории РФ. Те программы лизинга, которые предусматривают государственное финансирование (автомобильный и пассажирский транспорт, дорожная техника, произведенные на территории РФ), реализуются за счет уставного капитала ГТЛК. Программы лизинга автобусов были запущены осенью 2010 года, после того как совет директоров ГТЛК отметил успешность реализации программ государственного лизинга для дорожных предприятий. Большое количество заявок и активный интерес со стороны представителей региональных властей, которые мы получали в свой адрес, продемонстрировал актуальность проблемы пассажирских перевозок, — рассказывает Владимир Добровольский. — Основываясь на эффективном опыте реализованных программ и анализе ос-



новных потребностей транспортной отрасли, ГТЛК разработала ряд дополнительных программ, которые сейчас рассматриваются Министерством транспорта. В этом году компания получит дополнительное финансирование на реализацию программ обновления автобусных парков российских регионов».

В программы лизинга транспорта, не подпадающего под государственное финансирование, ГТЛК активно привлекает средства с рынка. До конца года ГТЛК планирует привлечь не менее 30 млрд рублей для реализации лизинговых программ в транспортной отрасли.

Гарантом лизинговой сделки и платежеспособности предприятия-лизингополучателя может выступать как само предприятие, если его финансовое положение устойчиво и стабильно, так и администрация регионов, которые могут дать основные или дополнительные бюджетные гарантии возврата средств. Также наличие контрактов на выполнение подрядных работ делает транспортное предприятие потенциальным лизингополучателем компании. Этот механизм приемлем не для всех лизинговых компаний. Одна из немногих компаний, работающих на таких условиях, — ГТЛК, так как ее задача — поддерживать государственные инициативы стимулирования обновления технических парков. До момента завершения всех лизинговых выплат объект лизинга находится на балансе лизинговой компании.

Лизинговые платежи осуществляются лизингополучателем из собственных средств. Учитывая специфику деятельности предприятий, ГТЛК готова рассматривать сезонные корректировки графиков платежей. Зачастую лизингополучатель получает возможность выплачивать взносы за счет поступлений от эксплуатации техники, приобретенной в лизинг.

Программы лизинга автобусов Государственной транспортной лизинговой компании, осуществляемые с государственным финансированием,

распространяются на автомобильный пассажирский транспорт, произведенный на территории России. Таким образом, это могут быть как автобусы отечественных производителей, так и иностранных компаний, имеющих собственное производство в России.

Опыт западных стран свидетельствует о том, что все основные успешные интегрированные системы были созданы в партнерстве с финансовыми институтами.

В первую очередь необходимо отметить экономический эффект от реализации такого рода программ. Общая стоимость техники,купаемой в результате прямого государственного финансирования, составляет в среднем 8,7 млрд рублей в год, или 43,3 млрд рублей из расчета на пять лет. В случае приобретения пассажирского парка в лизинг, обеспечивающий возвратность государственных средств и возможность их дальнейшего реинвестирования в эту же программу, инвестиции из федерального бюджета могут составить от 7,4 млрд рублей в первый год до 1,7 млрд рублей на пятый год. В общей сложности бюджет программы может составить 22,1 млрд рублей.

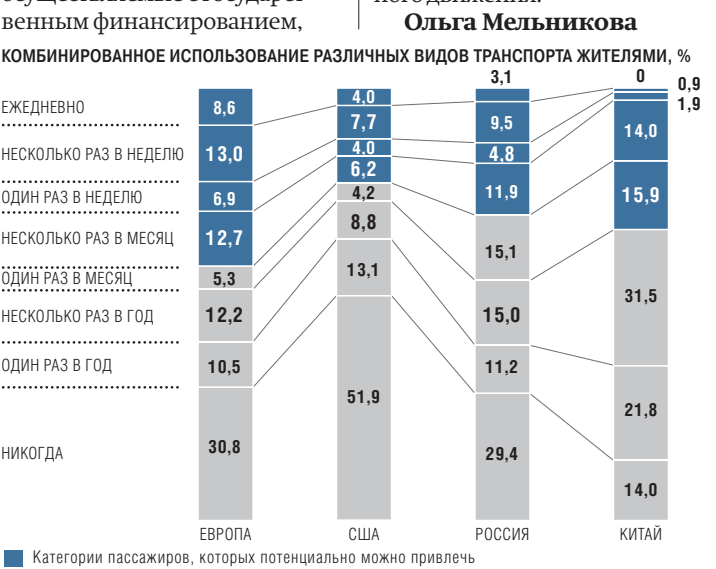
Механизм лизинга не только обеспечивает возвратность государственных средств, но и позволяет за счет реинвестирования осуществлять поддержку городского общественного транспорта на том же уровне по истечении срока бюджетного финансирования программы. При этом отечественные производители получают стимул к загрузке существующих мощностей, дальнейшему расширению и модернизации производства.

Таким образом, государственные программы лизинга являются стимулом для приобретения и последующей эксплуатации транспортных средств, соответствующих современным требованиям, что способствует улучшению технико-экономических показателей при перевозке пассажиров, а также повышает безопасность дорожного движения.

Основные параметры лизинговых предложений в первом квартале 2011 года		
Ставки по лизингу оборудования, в руб. *	От 16 до 28%	
Ставки по автолизингу, в руб. *	От 12,8 до 33%. Чаше всего ставка зависит от запрашиваемой суммы финансирования. При сумме финансирования, например, 4 млн ставка будет на 1–3% процентных пункта ниже, чем при сумме финансирования 1 млн руб.	
Ставки по лизингу недвижимости, в руб. **	От 16,9 до 24%	
Финансирование ИП	С индивидуальными предпринимателями готовы сотрудничать 56% лизинговых компаний	
Время на оформление сделки лизинга (с момента подачи полного пакета документов)	Для оборудования — от двух недель до месяца у разных компаний. Для автолизинга — от нескольких дней до двух недель	
Ограничение на отрасль	Многие лизинговые компании не финансируют сельское хозяйство. Некоторые не финансируют также строительную отрасль	
Дополнительная комиссия	Каждая седьмая из опрошенных компаний (14% опрошенных) требует дополнительные комиссии в размере от 0,8 до 2%	
Срок лизинга	42% из опрошенных компаний предложили срок лизинга три или максимум четыре года. 53% компаний предложили срок до пяти лет. Лишь 2 из 42 опрошенных компаний предложили для оборудования срок до семи лет	
Размер аванса	Минимальный аванс — от 20 до 30%. В редких случаях предлагается снижение аванса до 15%	
Ограничения по активам	Автотранспорт и оборудование финансируют более 90% опрошенных компаний. Лизинг недвижимости предложили лишь 10% из опрошенных компаний	
Регионы	Дефицит предложения традиционно наблюдается в регионах Северного Кавказа	

Параметры, которые необходимо сравнивать в предложениях, полученных от лизинговых компаний	
Предмет сравнения	Примечания
Общая сумма платежей по договору	Сравнение по общей сумме платежей правомерно только при сравнении одинаковых графиков — равномерных с равномерными, убывающих с убывающими
Размер ежемесячного лизингового платежа	Целесообразно сравнивать при равномерных графиках
Стоимость дополнительных сборов и комиссий	Требуется информация о дополнительных сборах и комиссиях на этапе коммерческого предложения! Они могут быть не указаны в графике платежей
Стоимость выкупного платежа	Иногда стоимость выкупного платежа может быть не символической, а довольно большой, и тогда размер выкупного платежа надо обязательно учитывать при общем сравнении
Включена ли цена страховки в стоимость договора лизинга?	Обязан ли лизингополучатель страховаться только в определенных страховых компаниях? Если да, не является ли цена страхования в этих компаниях выше рыночной?
Точная стоимость страховки	Необходимо уточнить конкретную сумму с учетом правил страхования. При лизинге автотранспорта необходимо уточнить, включает ли стоимость страховки наличие спутниковой системы слежения
Есть ли ограничения по выбору поставщиков?	Если есть, предлагают ли эти поставщики рыночную цену? Дополнительно можно выяснить у поставщиков, предлагают ли они корпоративные скидки
Балансодержатель предмета лизинга	Если балансодержателем является лизингополучатель, то налог на имущество не включается в стоимость договора лизинга
Сумма процентов на конвертацию валюты	При заключении договора в валюте необходимо оценить абсолютный размер процентов на конвертацию валюты

Источники: аналитический департамент «Юниструм Лизинг», по результатам исследования рынка лизинга (совместно с компаниями «Новые маркетинговые решения»).



Усилитель ваших возможностей

ЦЕНТР КАПИТАЛ
ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ

Лизинг автомобилей, спецтехники и оборудования, специальные программы для малого и среднего бизнеса.

Центральный офис / Москва
ул. Ольховская, д. 4, к. 1
тел.: (495) 981-12-23
факс: (495) 981-12-24

Филиальная сеть:
Санкт-Петербург, Казань, Самара, Нижнекамск, Пермь, Альметьевск, Новосибирск, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Краснодар, Волгоград

www.c-capital.ru

Райффайзен ЛИЗИНГ

Умножение возможностей

Лизинг грузового и легкового автотранспорта, техники и оборудования

Москва
(495) 721 99 80

Санкт-Петербург
(812) 718 68 28

Екатеринбург
(343) 378 47 17

Новосибирск
(383) 210 59 14

Самара
(846) 267 38 79

Краснодар
(861) 210 99 24

Нижний Новгород
(831) 296 95 06

www.rlr.ru
info-rlr@raiffeisen.ru

Райффайзен. Разница в отношении