ЛИЗИНГ

Фонды на вырост

административный ресурс

2012-й — первый для страны год после возрождения системы дорожных фондов. До 1 января всеми субъектами федерации были образованы региональные фонды, еще ранее начал работать Федеральный дорожный фонд. Работа фондов может способствовать существенному росту объемов лизинга дорожной техники.

Основной причиной упразднения дорожных фондов в начале 2000-х эксперты называют их непрофильное использование. Но уже через пять лет стало понятно, что Минфин принял слишком радикальное решение. В отсутствии дорожных фондов финансирование дорожных работ не превышало 30% от необходимых, по подсчетам экспертов, объемов, а износ технических парков приблизился к 90%. В 2010 году было решено восстановить систему дорожных фондов, причем с важной оговоркой: деньги новых фондов, в отличие от старых, останутся составной частью соответствующих бюджетов. Теперь же фонды решили возродить.

«Дорожные фонды — распространенный во всем мире механизм финансирования дорожного строительства. Низкое качество российских дорог принято оправдывать дефицитом финансирования,— рассказывает Максим Агаджанов, генеральный директор „Газпромбанк лизинга“.— После ликвидации фондов расходы на строительство дорог сократились в разы. Потребности автомобилистов в развитии транспортной инфраструктуры в настоящее время очень высоки. Кроме того, качество строительства и ремонта дорог не всегда находится на высоком уровне. Принятое в 2010 году по инициативе Минтранса решение о возрождении дорожных фондов способно решить данную проблему. По прогнозам экспертов, благодаря этому инструменту финансирования транспортной отрасли ежегодный объем бюджетных инвестиций в дорожное строительство в целом возрастет более чем на 40%. Важно то, что предусмотрена возможность переноса остатков не использованного в текущем году бюджета на следующий год. Это позволит обеспечить непрерывное финансирование строительства транспортной инфраструктуры».

Подводить полноценные итоги работы дорожных фондов рано, но обозначить перспективы уже можно ФОТО ДЕНИСА ВЫШИНСКОГО

Источниками формирования федерального дорожного фонда определены 254,1 млрд рублей из государственного бюджета с ежегодной индексацией на уровень инфляции, а также акциз на автомобильный бензин, дизельное топливо и масла. В 2012-м это 23%, а в последующие годы — 28% от годового объема сбора. В региональные дорожные фонды в нынешнем году уходит 77% от акциза, далее — 72%, транспортный налог и иные поступления, которые определит сам субъект федерации. По подсчетам Росавтодора, такой объем целевого финансирования должен быстро изменить ситуацию в отрасли. Уже с 2014 года будут обеспечены нормативные сроки проведения дорожных работ с ликвидацией недоделок предыдущих лет. А еще через четыре года федеральная дорожная сеть будет соответствовать нормативным требованиям. «По современным нормативам полагается производить капитальный ремонт дорог в среднем раз в восемь лет. Исходя из протяженности имеющейся сети, мы ежегодно должны ремонтировать 9 тыс. км дорог,— пояснил руководитель Федерального дорожного агентства Анатолий Чабунин, общаясь с журналистами в конце лета.— Многие годы мы по большому счету жили в кредит, накапливая недоремонт. Соответственно, выйдя на показатель 10 тыс. км, мы не только будем закрывать потребности текущего планового ремонта, но и по 1–1,5 тыс. км ежегодно ликвидировать старые долги. Мы полагаем, что к 2014 году сможем выйти на заветный рубеж и к 2018 году приведем все дороги страны в нормативное состояние».

Таким образом, у регионов нет возможности выделять на развитие дорожной сети меньше денег, чем значится в бюджетном кодексе. Дополнительно — отдельной строкой — значится финансирование ремонта, строительства и обслуживания сельских дорог. В прошлом году было введено в эксплуатацию больше 500 км, а в 2012-м — больше 600 км сельских дорог с твердым покрытием.

Однако темпы дорожного строительства и обслуживания будет сдерживать значительный износ техники подрядных организаций. По мнению экспертов, компании должны существенно ускорить модернизацию своих технических парков, чтобы иметь возможность выполнять поставленные перед ними задачи. Единовременная закупка техники в больших объемах — а большинство игроков данного сегмента рынка в основном малый и средний бизнес с краткосрочными контрактами — возможна при использовании лизингового или кредитного механизма. Но поскольку большинство такого рода предприятий не отвечает требованиям, предъявляемым кредитными организациями, наиболее эффективным способом обновления техники для них остается лизинг.

Увеличение объемов дорожных работ за счет постоянного гарантированного финансирования через дорожные фонды позволит увеличить объем оборотных средств предприятий и активизирует процесс обновления парков.

Актуальность и востребованность лизингового механизма для дорожных предприятий доказывает пример деятельности Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). Она стала практически первой компанией, ориентированной на работу с дорожным сегментом в таких объемах. Если говорить о программах только государственного лизинга — за счет использования средств уставного капитала, то общий объем инвестиций в дорожную отрасль и профильную промышленность в этом году может достичь 20 млрд рублей. Суммарно — по государственным и по программам с привлеченным финансированием — портфель ГТЛК в дорожном сегменте составляет 12 млрд рублей, а количество ее клиентов превысило 300 компаний. При этом рынок лизинга в этом сегменте с каждым годом становится все более активным. Сейчас рынок лизинга дорожной техники развит гораздо лучше, чем два года назад. Значительный рост конкуренции, к которому ГТЛК и стремилась, был отмечен в прошлом году. Правда, в основном это касается строительного сегмента. Дорожно-эксплуатационную технику предоставляет в лизинг по-прежнему только ГТЛК.

В ГТЛК пока не отмечают заметного роста спроса на новые машины в связи с началом работы дорожных фондов, однако прогнозируют изменение ситуации уже в следующем году. Прошло еще слишком мало времени, и система дорожных фондов работает локально. Тем не менее если на ремонт, строительство и содержание дорог в области будет приходиться 6–10 млрд рублей, то примерно 10% этой суммы предприятия будут расходовать на переоснащение технического парка, иначе они просто не сумеют выполнить контракты.

Впрочем, не только работа дорожных фондов будет способствовать модернизации отрасли, говорят эксперты. Есть еще ряд новшеств. Прежде всего стоит назвать контракты жизненного цикла. В конце осени они начнут заключаться на платные участки дорог. Срок контрактов жизненного цикла должен составить от 6 до 17 лет. К тому же власти обещают увеличить продолжительность контрактов на обслуживание федеральных трасс с трех до шести лет. Это следовало бы сделать и в отношении региональных дорог, которые крайне нуждаются в увеличении сроков контрактов — сейчас они, как правило, заключаются на год. Кроме того, необходимо уделять больше внимания региональным дорогам, которые по протяженности значительно превосходят федеральные. Дополнительное финансирование и государственная поддержка в вопросах обслуживания, эксплуатации и строительства региональных дорог могут спровоцировать резкий рост спроса на соответствующую технику. Естественно, что подобные меры должны добавить подрядчикам уверенности в завтрашнем дне и дать возможность инвестировать в собственные средства производства.

Владимир Добровольский,
директор по развитию бизнеса ГТЛК

Антикризисное настроение

автопарк

В этом году российские производители пассажирского транспорта вполне могут быть довольны своими результатами. За семь месяцев текущего года выпуск отечественных моделей превысил 25 тыс. единиц, что почти на 50% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Достаточно неожиданный рост показал УАЗ, производство автобусов на котором выросло в 2,8 раза и превысило 7 тыс. единиц. Ликинский автобусный завод увеличил выпуск в 2,4 раза, ВАП «Волжанин» — в 5,8 раза, СТ «Нижегородец» — почти в 2 раза. Выпуск автобусов иностранных моделей, напротив, уменьшился более чем на 9%. В 2012 году доля иностранных марок в общем объеме производства автобусов в России составила 16%. Снижение доли иномарок обусловлено в первую очередь прекращением производства микроавтобусов Fiat Ducato предприятием «Соллерс-Елабуга», а также выпуском на рынок компанией «Луидор» микроавтобусов марки ГАЗ 3221.

В этом году рынок автобусов в России растет быстрее, чем автомобильный рынок в целом. По сравнению с прошлым годом продажи увеличились уже на 30%. Однако в первую очередь столь заметный рост связан со спросом на микроавтобусы. Их рыночная доля составляет уже почти 60%. Автобусы особо малого класса в основном используются для коммерческих перевозок, а на долю социально значимых маршрутов остаются устаревшие и далеко не всегда безопасные транспортные средства. Около половины эксплуатируемых в России автобусов старше 15 лет и соответствуют классу «Евро-0», 62% перешагнули рубеж в 10 лет. Региональные власти уже много лет пытаются изменить ситуацию, но денег на серьезную модернизацию автопарков перевозчиков в местных бюджетах катастрофически не хватает. Налицо и уменьшение количества автобусов для городских пассажирских перевозок. Если в 1995 году парк общего пользования составлял 128 тыс. машин, то на конец 2011 года — 69 тыс. Выбывание автобусов превышает восполнение в 1,2 раза. Не менее важно и то, что качество обслуживания и уровень безопасности пассажирских перевозок в России не соответствуют современным требованиям. Более или менее стабильна ситуация в мегаполисах, где автобусный парк обновляется на 90% от потребности. В малых городах этот показатель составляет лишь около 40%. Для того чтобы в корне изменить ситуацию, нужны эффективные финансовые инструменты. Одним из наиболее востребованных в мире по ряду причин является лизинг. В российских реалиях он позволяет существенно ускорить модернизацию по сравнению с покупкой парка, а также оптимизировать налогообложение.

«В целом услуги по лизингу автотранспорта предлагает чуть ли не каждая лизинговая компания, — рассказывает Максим Агаджанов, генеральный директор «Газпромбанк лизинг», — При этом большинство из них имеет набор требований к своим клиентам. Однако необходимо отметить, что обновление пассажирского автопарка идет достаточно медленно. Основной причиной этому является сложное финансовое положение ряда транспортных предприятий. Стоимость проезда во многих случаях не покрывает затрат на перевозку пассажиров. Это в свою очередь создает дефицит средств, препятствующий регулярному обновлению парка. С другой стороны обновление парка задача для перевозчиков насущная, т.к. обслуживание старого парка влечет значительные затраты и снижает эффективность автотранспортных предприятий».

Однако в условиях роста банковских ставок лизинг становится все дороже. Для традиционно убыточных муниципальных перевозчиков выходом из положения остается государственный лизинг, отличающийся низкой стоимостью и минимальным авансом, или работа с крупнейшими игроками рынка, имеющими доступ к «дешевым» деньгам, которые, правда, в меньшей степени ориентированы на работу в данном сегменте по причине высокой рискованности и нестабильного финансового положения большинства перевозчиков.

Наиболее востребован механизм государственного лизинга — для транспортной отрасли он реализуется через Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК) — региональными властями. Из сделок нынешнего года стоит выделить поставку городских автобусов ОАО «Межгородтранс» (Саратовская область) в рамках подписанного в прошлом году соглашения о сотрудничестве между ГТЛК и правительством области. Пассажирский транспорт был поставлен в Республику Татарстан ООО «Пригород». Транспортные предприятия Санкт-Петербурга и области регулярно проводят обновление пассажирского парка по программам ГТЛК — так, в начале года ГТЛК заключила контракт с ООО «Питеравто» на поставку в лизинг 500 пассажирских автобусов. Общая стоимость сделки превышает 1 млрд рублей. В прошлом году было поставлено 46 автобусов в Ульяновскую область, и сейчас администрация региона планирует приобретение партии пассажирских автобусов в рамках бюджетного субсидирования закупки автобусов на газомоторном топливе. В конце мая Госдума приняла поправки к закону «О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов», которые предусматривают увеличение расходов федерального бюджета на предоставление субъектам РФ субсидий на закупку автобусов, произведенных на территории государств—участников Единого экономического пространства и работающих на газомоторном топливе. ГТЛК активно подключилась к работе в данном направлении, чтобы позволить пассажирским предприятиям оптимизировать собственную затратную часть: оставшийся объем затрат, не подлежащий субсидированию, можно компенсировать за счет программ государственного лизинга.

«В данных программах участвуют наши клиенты, которые имеют возможность компенсировать часть затрат на приобретение автотранспорта с использованием лизинга, — рассказывает Максим Агаджанов», — Программы имеют большое значение для стимулирования спроса лизингополучателей на этот вид имущества. Они способствуют обновлению основных фондов компаний, удовлетворяющих критериям участия в таких программах. Лизингополучатели охотнее заключают сделки по лизингу дорожной техники, когда имеют возможность компенсировать часть своих расходов. За последние 6 месяцев мы наблюдаем рост обращений за лизингом дорожной техники в полтора раза».

Оказать существенное влияние как на сегмент пассажирских перевозок, так и на рынок лизинга может вступление России в ВТО. Российские производители техники смотрят на присоединение к ВТО довольно пессимистично. Еще в начале года ряд производителей заявлял о возможном сокращении выпуска автобусов. Участники рынка ожидают наплыва подержанных иномарок, что вряд ли можно назвать позитивным фактом. С момента вступления России в ВТО заградительные пошлины на автобусы претерпели значительные изменения. Пошлины на бывшие в эксплуатации от трех до пяти лет автобусы уменьшились с 30% до 15%, а с 2015 года упадут до 10%. На новые автобусы вместимостью менее 120 человек с 2017 года ставка снижается с 20% до 10%. Усиление присутствия на нашем рынке бывшей в употреблении продукции сделает машины отечественного производства неконкурентоспособными в первую очередь по цене. Тем не менее возможное увеличение количества новых импортных машин может способствовать постепенному росту качества пассажирских перевозок.

Владимир Добровольский