

ЛИЗИНГ

Неудачное начало

спрос

Начало 2013 года принесло не самые позитивные новости от отечественных производителей автобусов. Выпуск машин сократился более чем на 13%. Согласно данным «АСМ-холдинга», в январе в России было произведено 2,1 тыс. автобусов. Причем производство машин отечественных марок упало почти на 29%, а выпуск автобусов иностранных марок вырос на 45%. Начало текущего года демонстрирует тренды полностью противоположные прошлогодним.

В прошлом году объем выпуска автобусов превысил 57 тыс., рост производства по сравнению с 2011 годом составил 32%. Основной темп задавали именно отечественные модели, российских автобусов сошло с конвейера более чем на 40% больше (47 тыс. шт.). Выпуск иностранных моделей вырос лишь на 1,6% и составил около 10 тыс. единиц. В общем производстве автобусов доля иностранных марок упала с 22% до 17%. Лучше всего себя в прошлом году чувствовали АЗ ГАЗ, увеличивший выпуск автобусов в 1,8 раза (15,4 тыс. шт.), УАЗ — рост в 1,4 раза (13,7 тыс. шт.) и СТ «Нижегородец», производство которого увеличилось в 1,8 раза (7,4 тыс. шт.). Последнее предприятие было единственным наращивавшим выпуск продукции в сегменте иномарок отечественной сборки, на его долю пришлось почти 75% российских иномарок.

Схожую динамику развития показал и рынок пассажирского транспорта. В прошлом году автобусный рынок России рос быстрее, чем рынки легковых и грузовых автомобилей. Продажи увеличились на 14% и достигли 69 тыс. шт. Это пока единственный сектор российского автомобильного рынка, вышедший на докризисные объемы продаж.

По итогам 2012 года показатель 2008 был превышен на 2%. Рыночная доля автобусов отечественного производства достигла 63%. В прошлом году их продажи увеличились почти на 29% и составили около 44 тыс. шт. Правда, до докризисного показателя эти цифры пока не дотягивают. В 2008 году на внутреннем рынке было отгружено свыше 52 тыс. автобусов. «Российские иномарки», напротив, уменьшили свою долю на отечественном рынке с почти 17% до 14%. Их продажи снизились на 2% и составили 10 тыс. автобусов. В сегменте импортных автобусов и до введения утилизационного сбора рост был слабый, а в итоге годовые продажи новых иномарок упали почти на 6% (12 тыс. шт.), поддержанных — более чем на 8% (3 тыс. шт.). Доли этих сегментов на российском рынке также заметно сократились и составили 17,8% и 4,6% соответственно. О том, насколько действенной мерой поддержки отечественных производителей автобусов стало введение утилизационного сбора с самой высокой среди всех транспортных средств ставкой, можно судить, если рассмотреть динамику продаж импортных автомобилей более детально. В августе импорт автобусов по отношению к июлю вырос на 5%, однако в сентябре произошел резкий обвал рын-



Рынок автобусов в большей степени зависит от государственных заказов, поскольку немалая часть новых автобусов приобретается на средства, выделяемые из бюджета. Поэтому этот сегмент лизинга в зависимости от проводимой государством политики может как внезапно вырасти, так и резко сократиться

ФОТО ДМИТРИЯ ЛЕКАЯ

ка: импорт новых машин сократился в 8 раз, а поддержанных — и вовсе в 24 раза. Далее продажи иностранных автобусов стали медленно расти, однако не смогли достичь даже прошлогодних показателей.

«Сектор лизинга транспорта для перевозки пассажиров существенно замедлил свое развитие. Это связано со сложным финансовым положением транспортных предприятий: стоимость проезда зачастую не покрывает затрат на перевозку пассажиров, что, в свою оче-

редь, создает дефицит средств, препятствующий регулярному обновлению парка. «С другой стороны, обновление парка — задача для перевозчиков насущная, так как обслуживание старого парка влечет значительные затраты на ремонт и содержание и снижает эффективность автотранспортных предприятий. — рассказывает Максим Агаджанов, генеральный директор «Газпромбанк Лизинга», — при этом российский рынок автобусной техники все еще не восстановился до докризисного состояния». Если в 2008 году продажи новых автобусов были на уровне 22 тыс. единиц, то по итогам 2012 года этот показатель составил 17,9 тыс. шт.

Рынок автобусов в большей степени зависит от объемов федеральных заказов, отмечает эксперт, так как немалая часть новых автобусов приобретается на средства, выделяемые из го-

сударственного бюджета. Поэтому лизинг в сегменте пассажирских перевозок в зависимости от проводимой государством политики может как внезапно вырасти, так и резко упасть.

В этом году тенденции на рынке, скорее всего, претерпят изменения. Министр экономического развития Андрей Белоусов заявил, что утилизационный сбор будут платить все производители. Ранее в выгодное положение отечественные предприятия ставила возможность лишь гарантировать утилизацию в будущем. Однако этой протекционистской мерой было недовольно руководство ВТО, и России пришлось идти на уступки. Тем не менее именно в сегменте пассажирского транспорта положение отечественных производителей внушает наименьшие опасения. Российские предприятия удерживают значительную долю рынка

и вряд ли ее потеряют. Сегодня в поддержке больше нуждаются не сами производители, а потребители их продукции.

По прогнозам аналитиков, рынок автобусной техники в России вырастет на 12–13% к концу этого года составит более 20 тыс. единиц. Такой прогноз возможен в случае сохранения стабильности в экономике РФ. Помимо ежегодного обновления парка автобусов в текущем году заключаются контракты на поставку новой техники для Олимпиады 2014 года», — отмечает Максим Агаджанов.

Состояние парков региональных перевозчиков далеко от удовлетворительного: около половины эксплуатируемых в России автобусов старше 15 лет и соответствуют классу «Евро-0», 62% эксплуатируются больше десяти лет. 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 эти цифры стали нагляднее, приведу в пример один город, ситуация в котором хорошо демонстрирует износ техники в целом по стране. Транспортный парк состоит почти из 80 трамваев, средний возраст которых превышает 25 лет при нормативном сроке службы 16 лет, 100 троллейбусов возрастом около 20 лет (нормативный срок службы — 6 лет) и 100 автобусов, четверть которых полностью амортизирована, часть в ремонте, так что на линию выходят не более 50 единиц. Новой современной техники нет или почти нет. Денег на обновление технических парков выделяется очень мало, а покупка двух автобусов или трех троллейбусов ситуацию никак не изменит.

Многие уже понимают, что, по сути, единственный выход — лизинг, который позволяет закупить сразу большой объем техники, но для ряда областей этот финансовый инструмент по-прежнему новый продукт. К тому же если речь идет о модернизации государственных предприятий, то большинство лизинговых компаний не совсем понимает процесс работы с бюджетным финансированием. Необходимо прорабатывать вопрос о предоставлении гарантий на длительный срок, принимать участие в разработке программ развития того или иного направления деятельности предприятия и т. д. ГТЛК, занимающая согласно рейтингу «Эксперт РА» первое место в сегменте автобусов, с самого начала работает по ФЗ 94 и ФЗ 223, однако конкурентов в этом направлении деятельности у компании слишком мало. Ситуация в сегменте пассажирского

транспорта в регионах пока далека от удовлетворительной, но это вовсе не означает, что правительство ничего не предпринимает для ее изменения. Успешно работающей мерой поддержки можно назвать программы государственного лизинга, реализуемые ГТЛК. Минимальная ставка удорожания по ним равняется 5,14%, подобных условий на российском рынке больше нет ни у кого.

Также удачной инициативой можно назвать субсидирование закупок автобусов на газомоторном топливе, а также троллейбусов и трамваев. В 2012 году на эти цели было выделено 3,5 млрд руб. Субсидии были установлены на уровне 30% от средней стоимости транспортного средства: 2,5 млн руб. для автобусов, 3 млн руб. — для троллейбусов и 5 млн руб. — для трамваев. Программа не просто стимулирует обновление технических парков перевозчиков, но также и переход на безопасные для окружающей среды виды транспорта. Нельзя сказать, что инициатива сразу вызвала ажиотажный спрос, однако интерес к ней растет. Например, сейчас власти Омской области объявили о своем желании войти в программу субсидирования покупки автобусов на газомоторном топливе. Одно из условий, выполнение которого необходимо для участия в федеральной программе, — наличие в регионе соответствующих автозаправочных комплексов, поэтому к 2015 году в Омске обещают построить как минимум две станции, позволяющие заправлять транспорт природным газом. Скорее всего, в текущем году подобных новостей будет немало.

Из негативных тенденций развития автобусного рынка можно отметить продолжающийся сдвиг в сторону микроавтобусов. Если в 2011 году их доля составляла 57%, то по итогам 2012-го — уже 59%.

Владимир Добровольский, директор по развитию бизнеса ГТЛК

Крылья для вас

Ильюшин Финанс

За двенадцать лет работы на рынке поставок авиационной техники в России "лизинг от ИФК" стал не просто финансовой услугой, а комплексным решением по развитию и поддержке авиапарка наших клиентов. Многолетний опыт сотрудничества с ведущими финансовыми институтами, разработчиками авиационной техники, эксплуатантами и сервисными организациями позволяет нам чутко реагировать на потребности рынка и находить лучшие решения в области финансирования и обслуживания самолетов. Мы открыты для новых предложений, продолжая развитие вместе с нашими партнерами.

www.ifc-leasing.com

ОАК ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАПРОМЫШЛЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ

Реклама