

ЛИЗИНГ

Транспортный лизинг снимают с транспорта

— инициатива —



Возобновилась дискуссия о передаче Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) из ведения Минтранса в Минпромторг. С такой инициативой обратился к президенту РФ глава «Ростеха» Сергей Чemezov. Он также выступил против предлагаемой схемы слияния ГТЛК и «ВЭБ-Лизинга», которая, по его мнению, грозит распротранением на ГТЛК санкций США. Источники „Ъ“ на рынке и эксперты считают вариант передачи ГТЛК Минпромторгу «логичным», учитывая фактическую роль министерства в обеспечении компании капиталом и контрактами.

Как стало известно „Ъ“, глава «Ростеха» Сергей Чemezov предложил президенту Владимиру Путину передать Государственной транспортную лизинговую компанию от Минтранса в ведение Минпромторга. Соответствующее письмо было направлено в конце мая (копия есть у „Ъ“). Господин Чemezov также предложил включить представителей «Ростеха» в совет директоров ГТЛК. Владимир Путин, расписав документ на премьера Михаила Мишустина, дал следующую резолюцию: «Вопросы отраслевых интересов очевидны, тем не менее прошу поддержать». Михаил Мишустин 1 июня поручил первому вице-премьеру Андрею Белоусову и главе Минтранса Виталию Савельеву «доложить» свою позицию по этому вопросу.

В своем письме президенту Сергей Чemezov напоминает, что ГТЛК — «системообразующая организация рос-

сийской экономики с объемом лизингового портфеля свыше 1,3 трлн руб., а также лидер в размещении заказов на приобретение техники отечественного производства в транспортном машиностроении». Пока единственным акционером компании остается РФ в лице Минтранса.

Сейчас планируется объединение ГТЛК с «ВЭБ-Лизингом» — в результате акционером ГТЛК станет ВЭБ.РФ, находящийся под санкциями США. Такая схема, считает Сергей Чemezov, «несет существенные риски включения ГТЛК в санкционные списки и лишения возможности привлекать деньги на международных рынках».

Он добавляет, что существенная доля выделяемой ГТЛК господдержки доводилась по линии Минпромторга, а лизинговые программы ГТЛК обеспечивают значительную часть спроса на продукцию предприятий «Ростеха» — ОАК, КамАЗа, «Вертолетов России», «Уралвагонзавода».

В «Ростехе» не стали ничего добавлять к письму. В Минтрансе, Минпромторге и ВЭБ.РФ тему не комментировали. В ГТЛК, „Ъ“ сообщили, что готовы выполнить любые поручения правительства: «Как акционерное общество мы приветствуем решения, которые не приводят к рискам сокращения инвестиций в транспортную отрасль и транспортное машиностроение РФ».

Идея передать ГТЛК от Минтранса в Минпромторг обсуждается в отрасли несколько лет. Последний раз такой вариант рассматривался в 2020 году (см. „Ъ“ от 13 ноября 2020 года).

Глава корпорации «Ростех» Сергей Чemezov (слева) предлагает передать ГТЛК в ведомство министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова

Однако на брифинге с журналистами в апреле 2021 года глава ГТЛК Евгений Дитрых опровергал такую возможность.

Собеседники „Ъ“, знакомые с ситуацией, изначально скептически отнеслись к варианту объединения ГТЛК с «ВЭБ-Лизингом», указывая на риск санкций. Они напоминают, что в апреле китайский банк ICBC уже отказал ГТЛК в кредите для зарубежных контрактов.

Кроме того, санкции могут означать для ГТЛК необходимость гасить все свои финансовые обязательства в объеме более 1 трлн руб., что грозит компании дефолтом.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что передача ГТЛК в Минпромторг выглядит логично: именно для поддержки транспортного машиностроения осуществлялись последние вливания в ГТЛК из бюджета. Кроме того, развитие лизинговых программ необходимо для роста продаж продукции российского машиностроения за рубежом. Минпромторг, по мнению эксперта, сможет выстроить более эффективную координацию ГТЛК с ключевыми курируемыми предприятиями как при работе на внутреннем рынке, в том числе в рамках импортозамещения, так и при поставках на экспорт.

Анастасия Веденеева, Илья Усов

Бюджетная экология

— правила игры —

В рамках программы Минпромторга по спецтехнике и оборудованию (постановление правительства №811) предусмотрена поддержка для приобретения отечественных мусоровозов в размере 10% от стоимости техники. Но объемы субсидирования по программе Минпромторга ограничены и распространяются на большое количество специализированных машин, не относящихся к коммунальной технике, поясняет он. Поэтому доля мусоровозов в программе крайне невелика, и существующий механизм поддержки не оказывает существенного влияния на обновление техники. По мнению господина Спирова, на цели расширения и обновления парка мусоровозов должна ориентироваться отдельная субсидия с установленным лимитом на надстраиваемое оборудование, на грузовые шасси любого производителя. «Это позволит значительно нарастить объемы продаж и оперативно и в значительной доле обновить текущий парк техники», — считает глава «СберЛизинга».

Максим Калинин добавляет, что действующим правилам господдержки можно получить субсидию одной и той же единицы техники не более одного раза в течение срока службы, поэтому при утверждении правительства постановление о субсидировании лизинга мусоровозов лизинговым компаниям придется выбирать между двумя механизмами господдержки. Ключевыми факторами этого выбора станут предельный размер субсидии на единицу техники и динамика исчерпания ассигнований, полагает он.

Ключевая цель прорабатываемых мер поддержки — содействие реализации реформы отрасли обращения с ТКО, говорит Денис Буцаев. «Потому наличие различных механизмов поддержки способствует привлечению большего объема частных инвестиций», — поясняет он логику программ. — Предлагаемая мера поддержки не заменяет собой иные инструменты экономического стимулирования, но позволяет инвестору выбрать наиболее интересные и выгодные ему формы субсидирования». Прямое пересечение с программами Минпромторга в РЭО не видит.

В Минпромторге говорят, что последняя редакция проекта по лизингу, разработанная РЭО, к ним на согласование не поступала. При этом мусоровозы активно реализуются по программе лизинга спецтехники.

«В 2020 году в рамках данного механизма общий объем предоставленных субсидий составил 4 млрд руб., из них 71 млн руб. — на мусоровозы. В 2021–2023 годах на реализацию программы предусмотрены ассигнования в размере 2,6 млрд руб., 2,2 млрд руб. и 1,9 млрд руб. соответственно», — сообщили в министерстве. По данным на май 2021 года с начала года лизинговым компаниям предоставлены субсидии в размере 1,6 млрд руб., в том числе 72 млн руб. — по договорам лизинга на мусоровозы, что позволило реализовать на льготных условиях 141 единицу данной техники общей стоимостью 747 млн руб.

Основным критерием доступа к существующим мерам поддержки является наличие заключения о подтверждении производства промышленной продукции на территории РФ, которое выдается Минпромторгом России в соответствии с правилами, утвержденными постановлением правительства

№719 от 17 июля 2015 года, подчеркнул в министерстве.

Первым делом полигоны, а контейнеры потом

Сейчас РЭО и Минприроды рассматриваются два вида субсидируемого в рамках льготного лизинга имущества: автоспецтехника (мусоровозы) и оборудование по обработке и утилизации твердых коммунальных отходов, рассказывает Максим Калинин.

РЭО даже предлагает рассмотреть пакетные решения для региональных операторов, предполагающие льготный лизинг мусоровозов вместе с контейнерами. По словам Дениса Буцаева, участники рынка эту инициативу поддерживают. А поддержку приобретения контейнеров для накопления ТКО он называет актуальным вопросом в том числе из-за действующего ограничения по включению расходов на приобретение контейнеров в состав тарифа.

В Минприроды отмечают, что не отказываются от субсидирования лизинга мусоровозов и контейнеров для накопления твердых коммунальных отходов, а также вспомогательного технологического оборудования — все это до сих пор прорабатывается. Кроме того, обсуждается возмещение недополученных доходов при предоставлении организациям, осуществляющим деятельность по утилизации отходов, скидки по оплате авансового платежа в рамках заключенных договоров лизинга фандоматов — уличных аппаратов по приему пластиковых бутылок, алюминиевых банок и др.).

Но в РЭО пока ориентируются только на оборудование для переработки отходов. «Мы должны исходить из приоритетов, которые установлены показателями федерального проекта «Комплексная система обращения с ТКО». А это прежде всего касается таких направлений, как обработка и утилизация отходов. Было бы правильно инструментом льготного лизинга применять прежде всего для решения этих задач», — считает Денис Буцаев.

В России, по данным Счетной палаты РФ, представленных в сентябре 2020 года, перерабатывается лишь около 8% отходов, а более 90% отправляется на полигоны и свалки. В отчете также говорилось, что в ряде регионов просто отсутствует минимально необходимая инфраструктура по обращению с ТКО. В РЭО говорят, что меры господдержки, в том числе льготный лизинг в мусорной отрасли, направлены на достижение показателей федерального проекта по увеличению доли обработки и утилизации твердых коммунальных отходов, а также для стимулирования программ раздельного сбора ТКО. «К 2030 году цель — сортировка 100% ТКО и снижение доли захоронения на 50%», — сообщил господин Буцаев.

В то же время лизинг мусоровозов и фандоматов — важная часть общего технологического цикла обращения с отходами, отмечает глава РЭО, и эти программы в этом году будут запущены в пилотном режиме. По словам Дениса Буцаева, в 2021–2024 годах предлагается осуществить расширение и модернизацию парка техники по сбору и вывозу отходов в размере более 1 тыс. единиц мусоровозов, то есть около 9–10% от всего парка в России. «Это особенно актуально для сельских и труднодоступных регионов. Ведь реформа для людей начинается с контейнерной площадки и машины, которая ежедневно приезжает забирать эти от-

ходы», — продолжает он. Пока размер поддержки по лизингу мусоровозов планируется такой же, как и по оборудованию: скидка 25% к стоимости предмета лизинга.

Мусоровозы едут в утиль

На мусоровозы приходится ощутимая доля всего парка коммунальной техники — свыше 30%, поясняет Вячеслав Спиров, но парк мусоровозов существенно изношен. По оценкам «СберЛизинга», текущий износ парка у многих региональных операторов превышает 70%. Глава компании считает, что в процессе реформы отрасли «приходящие новые операторы должны приобретать новую технику под новые контракты». «Также нужно учитывать цикличность этого бизнеса: скорость износа техники значительна и составляет три-пять лет. Соответственно, текущие региональные операторы вынуждены регулярно обновлять и пополнять парк для поддержания интенсивности ведения бизнеса и выполнения работ», — подчеркивает он.

Вячеслав Михайлов говорит, что предварительно требует замены порядка 30% российского парка автомобильной спецтехники, используемой для перевозки твердых коммунальных отходов. Дополнительно для выполнения целевых показателей национального проекта «Экология» потребуются приобрести около 6 тыс. новых специализированных машин в год, подсчитал он.

Помимо износа за пять-шесть лет свою роль играет и появление «все более современных модификаций, с повышенной экономической эффективностью», добавляет руководитель направления продаж коммунальной, дорожной и специальной техники ООО «Скания-Русь» Олег Родионов. Он отмечает, что сейчас среди желающих обновить парк есть региональные операторы, которые были выбраны по итогам конкурсного отбора при переходе на новую систему обращения с ТКО в 2019 году и закупили отечественные мусоровозы, «так как были ограничены в средствах». «Сейчас они стремятся к повышению рентабельности бизнеса, поэтому постепенно переходят на европейскую технику», — отмечает господин Родионов.

Большинство моделей мусоровозов российского производства выпускается на шасси «КамАЗа», среди европейских производителей шасси в сегменте техники для коммунального хозяйства лидирует Scania, но европейская техника сейчас под субсидирование не подпадает, отмечает Олег Родионов. В среднем ежегодно региональные операторы и другие предприятия в России закупают от 1,7 тыс. до 2,4 тыс. единиц мусороборочной техники, из них от 400 до 600 — европейского производства, в зависимости от экономической ситуации в стране, добавляет он.

В 2020 году на фоне пандемии коронавируса рынок мусоровозов сократился на 43%, до 1,6 тыс. единиц, говорит аналитик SBS Consulting Дмитрий Бабанский. При этом доля машин на базе шасси «КамАЗа» упала на 2 процентных пункта — до 56% (908 штук). В 2019 году рынок вырос сразу на 52,9%, до 2,8 тыс. машин, тогда 1,6 тыс. машин приходилось на шасси «КамАЗа», прочие производители продали 1,2 тыс. машин. По ожиданиям эксперта в 2021 году будет реализовано 1,9 тыс. машин, то есть на 67% больше, чем годом ранее, к 2025-му объем рынка составит 3,2 тыс. машин.

Ольга Никитина

Зеленый коридор для лизинга

— мнение —

Отом, почему российским лизинговым компаниям стоит внимательнее присмотреться к ESG-рейтингам, рассказал „Ъ“ старший директор отдела рейтингов кредитных институтов рейтингового агентства «Эксперт РА» РУСЛАН КОРШУНОВ.

ESG-повестка, учитывающая проблемы окружающей среды (Environmental), социальной ответственности (Social) и корпоративного управления (Governance), становится новым вектором развития мировой экономики и важным критерием для размещения средств крупных международных инвестфондов. Подобные процессы уже начинают оказывать влияние и на российские компании: в начале 2021 года инвестфонд PIMCO не смог приобрести облигации РЖД, поскольку больше 50% грузооборота перевозчика — это карбоновый груз. На актуальность ответственного финансирования, основанного на принципах ESG, в начале года также обратил внимание президент России Владимир Путин, поручив разработать план мероприятий по снижению негативного влияния на экологию и финансовые рынки рисков, связанных с сокращением ми-



рового спроса инвесторов на активы с высоким углеродным следом.

Вместе с этим сырьевая модель российской экономики, около 40% которой приходится на углеродоемкие и смешанные отрасли, вкпе с высоким износом основных фондов, технологической отсталостью, при недостаточном уровне корпоративного управления не позволял многим отраслевым лидерам соответствовать строгому стандарту «зелености». В то же время развитие ESG-практик в финансовом секторе говорит о том, что определять ESG-повестку в

России в ближайшее время будут во многом банки, которые начнут стимулировать заемщиков внедрять практики устойчивого развития, а также финансировать «зеленые» проекты. Нужно ли российским лизинговым компаниям — представителям второго по масштабам финансового сегмента после банковского — включаться в соблюдение принципов ответственного финансирования и перейти к выпуску ESG-инструментов?

Поскольку инвесторы все чаще рассматривают устойчивое развитие как один из ключевых факторов при принятии решений, можно ожидать, что его влияние будет все активнее учитываться при финансировании лизинговых компаний, около 70% которого приходится на банковские кредиты и облигации. Кроме того, в дальнейшем критерии устойчивого развития, вероятно, будут все чаще учитываться при субсидировании лизинга и допуске лизингодателей к государственному финансированию. Вместе с этим средний и крупный бизнес станет чаще обращаться к тем лизинговым компаниям, которые будут иметь ESG-компетентности и готовы стать участниками по обновлению основных фондов в рамках стратегии по снижению выбросов или углеродного следа предприятия. Однако на сегодняшний

день при введении в поисковике фразы «зеленый лизинг» можно найти только одну-две лизинговые компании, которые могут предложить своим клиентам в России программы по финансированию техники, направленной на сокращение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу или воду.

«Зеленый» лизинг финансирует как экзотические для России проекты — электрокары, солнечные батареи, оборудование для ветряных электростанций, энергоэффективные здания, так и часто встречающиеся у нас технику — электропоезда и общественный электротранспорт, оборудование для современной очистки сточных вод, а также другие виды энергоэффективного и экологического чистого оборудования. Согласно мировой практике, для фондирования подобных сделок лизинговые компании нередко стали прибегать к выпуску «зеленых» облигаций (Mitsubishi, Toyota, ICBC, LeasePlan и другие). При этом подавляющая часть таких компаний являются дочерними структурами финансово-промышленных групп и автомобилестроительных корпораций, которые «сверху» внедряют в свои капитальные компании практики ответственного финансирования, что также является важным ин-

струментом в маркетинге экологически чистых машин и оборудования.

Лизинговые компании являются владельцами одного из крупнейших парков транспортных средств в России, подавляющая часть которого не характеризуется низким или нулевым уровнем выбросов CO2 в атмосферу или не занимается перевозкой карбоновых грузов. Поэтому на текущем этапе формирования ответственного финансирования в России лизингодатели могут стать одними из пионеров в эмиссии не «зеленых», а «переходных» облигаций (transition bonds), привлеченные средства от которых лизингодатель направляет на финансирование проектов, способствующих углеродному переходу. К таким проектам могут быть отнесены сделки по финансированию лизинга автомобилей, самолетов, железнодорожной техники, водного транспорта для лизингополучателей, которые будут использовать современные технологии, сокращающие вредные выбросы. При этом процесс отбора и оценки таких проектов должен быть прозрачным, а контроль целевого использования данных средств должен подтверждаться отчетностью эмитента, соответствующей концепции переходных облигаций (Climate Transition Bond Framework)

и рекомендациям Международной ассоциации рынков капитала ICMA.

Ограничивать перспективы использования лизинга в финансировании российских «зеленых» проектов будет лишь их небольшое количество. Для запуска таких проектов необходим пересмотр стратегий развития крупнейших компаний, который возможен только при соответствующей государственной инициативе. Помочь в этом может национальная система «зеленого» финансирования, запуск которой ВЭБ.РФ планирует во второй половине этого года, а также проект Минэкономразвития России, где утверждаются критерии проектов устойчивого развития и инструментов их финансирования в стране. При этом лизинговые компании могут сыграть важную роль в обеспечении перехода к экологически чистым технологиям — частично за счет повышения доступности более экологичных активов для таких отраслей, как нефть и газ, транспорт, энергетика, целлюлозно-бумажная отрасль, ритейл, авиатранспорт, фармацевтика и строительство. Соблюдение принципов устойчивого развития становится необходимым условием для дальнейшего развития экономики и в ближайшее десятилетие будет все больше влиять на лизинговый рынок.