



ЧТОБЫ ЗИМА НЕ СТАЛА НЕОЖИДАННОЙ

То, что зима в России традиционно становится неожиданностью для коммунальных и дорожных служб, уже давно утвердилось в понимании жителей страны как аксиома. Причины этого явления всем хорошо известны, вот только справиться с ними не у всех получается вовремя.

Увы, дорожная техника в большинстве регионов сильно изношена, процесс модернизации парков идет не только недостаточными темпами, но еще и в не самое удачное время – как раз тогда, когда новая техника должна работать на дорогах. Специалисты отмечают, что большинство заказов приходится на декабрь-февраль, а выйти на работу она сможет уже только весной в связи со сроками поставки. Производители дорожно-эксплуатационной техники давно подстроились под такой график закупок. В летние месяцы большинство из них сокращает выпуск машин в разы, так как спрос на технику для содержания дорог в теплое время по объективным причинам крайне мал.

В этом году в большинстве сегментов автомобильной техники продолжается рост производства. Увы, эта тенденция обошла стороной машины для коммунального хозяйства. За первые девять месяцев текущего года с конвейеров отечественных заводов сошло 6529 машин, что лишь на 8,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года. В сегменте техники для зимнего содержания значительно нарастил производство «Завод КДМ им. Калинина»: 777 машин вместо 396 в прошлом году. Однако у остальных крупных производителей цифры менее позитивные.

Мценский з-д «Коммаш» – падение почти на 30%, Арзамасский з-д коммунального машиностроения – более 20%, КОРМЗ – 37% и т.д. Спрос на дорожную технику также значительно упал.

Некоторые эксперты связывают этот факт в первую очередь с тем, что в прошлом году серьезно модернизировала технические парки коммунальщиков Москва, произведя беспрецедентно крупную закупку машин, что серьезно повлияло на общую статистику. В этом году подобных контрактов не было и, по всей видимости, не будет. Однако еще одна важная причина падения спроса связана с тем, что в 2012 году истекли первые трехлетние контракты на обслуживание федеральных трасс. Сейчас они заключаются снова, но пока подрядные организации не получают гарантии финансирования на несколько лет вперед, ни о каких новых закупках техники не может быть и речи.

Согласно данным лидера рынка лизинга дорожной техники Государственной транспортной лизинговой компании, спад интереса к технике весьма ощутим. С января по октябрь 2011 года ГТЛК заключила договоры лизинга в этом сегменте на общую сумму 5,14 млрд рублей, за аналогичный период этого года – 3,22 млрд рублей.

Однако, по мнению экспертов, уже в следующем году ситуация может кардинально измениться. Во-первых, на платные участки дорог будут заключаться контракты жизненного цикла. Их срок составит от 6 до 17 лет, таким образом, подрядные организации смогут спокойно заниматься модернизацией, имея гарантированное финансирование на длительный срок. Во-вторых, в 2013 году должны в полную силу заработать дорожные фонды, что должно положительно сказаться на отрасли в целом.

Дорожные фонды

Текущий год – первый для страны после возрождения системы дорожных фондов. До 1 января всеми субъектами Федерации были образованы региональные фонды, еще ранее начал свою работу Федеральный дорожный фонд. Решение упразднить дорожные фонды в 2000-х оказалось слишком радикальным. Финансирование дорожных работ не превышало 30% от необходимых объемов, а износ технических парков начал подбираться к 90%. Летом 2010 года Министерство транспорта смогло добиться принятия важнейшего для развития отрасли решения – возрождения системы дорожных фондов при условии закрепления денег новых фондов в составе соответствующих бюджетов.

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 году это 23%, а в следующие – 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 4 года федеральная дорожная сеть будет соответствовать нормативным требованиям.

Лизинг

Качество обслуживания протяженной дорожной сети напрямую зависит от возможностей подрядных организаций выполнить необходимый объем работ, имея соответствующую техническую базу. Единовременная покупка нужного количества техники непосильна для большинства контрагентов. Современные финансовые инструменты в отрасли до последнего времени действовали неактивно.

Однако около трех лет назад и в этот сегмент пришел лизинг. По сути, прорывом стало создание Государственной транспортной лизинговой компании. В ее уставной капитал из федерального бюджета было внесено 10 млрд рублей, предназначенных для реализации программ государственного лизинга, в первую очередь в сегменте дорожно-строительной и дорожно-эксплуатационной техники. Эта инициатива поддержала отечественную промышленность, помогла модернизации в дорожной сфере, но самое главное – запустила работу рыночных механизмов в отрасли.

На сегодняшний день общие инвестиции в программы государственного лизинга превысили 20 млрд рублей. После того как средства уставного капитала были израсходованы, финансирование продолжилось за счет средств, возвращаемых в качестве лизинговых платежей. Портфель ГТЛК в дорожном сегменте превышает 12 млрд рублей, клиентами компании стало более 300 компаний. О последних тенденциях на рынке коммунальной техники и возможных переменах в будущем мы поговорили с директором по развитию бизнеса ГТЛК Владимиром Добровольским.



– **Владимир Павлович, статистика говорит об уменьшении спроса на дорожную технику в этом году. А изменились ли как-либо предпочтения ваших клиентов?**

– Действительно, в последнее время спрос на дорожную технику претерпел изменения. Все большую популярность приобретают модели иностранных производителей. Это касается и коммунальной техники. Наши клиенты проявляют большой интерес к мощным КДМ со скоростными отвалами на базе шасси Volvo или Mercedes стоимостью 8–10 млн рублей. Конечно, КДМ на базе КамАЗа с ценой 4–5 млн рублей пока никто не сможет заменить, но все же бизнес начинает заказывать дорожную технику. После кризиса люди научились взвешивать эксплуатационные риски и искать оптимальное решение по цене и качеству.

– **Можно ли говорить о том, что российских производителей дорожной техники вытесняют с рынка?**

– Во все нет, российские производители по-прежнему удерживают хорошие позиции. К тому же, в сегменте зимней коммунальной техники практически нет машин иностранного производства. Шасси, о которых я упоминал, собираются на территории России. Тем не менее, отечественным заводам стоит продолжить активную модернизацию и внедрение новых технологий. Этот момент не оставляет без внимания и государство. Например, Минпромторг выделил грант на НИОКР в области дорожного машиностроения.

– **Что будет со спросом на дорожную технику в следующем году?**

– Я уверен, что в следующем году мы увидим рост спроса. Новые контракты будут заключены, большие надежды на улучшение финансирования возлагаются на дорожные фонды. Значительный локальный рост мы можем увидеть в ЮФО, в частности в Сочи. К Олимпийским играм построено много новых современных дорог, которые нуждаются в качественном обслуживании. Продажи дорожно-строительной техники в этом регионе, напротив, будут падать, поскольку под олимпийское строительство было закуплено очень много новой современной техники, проведена серьезная модернизация технических парков. ■