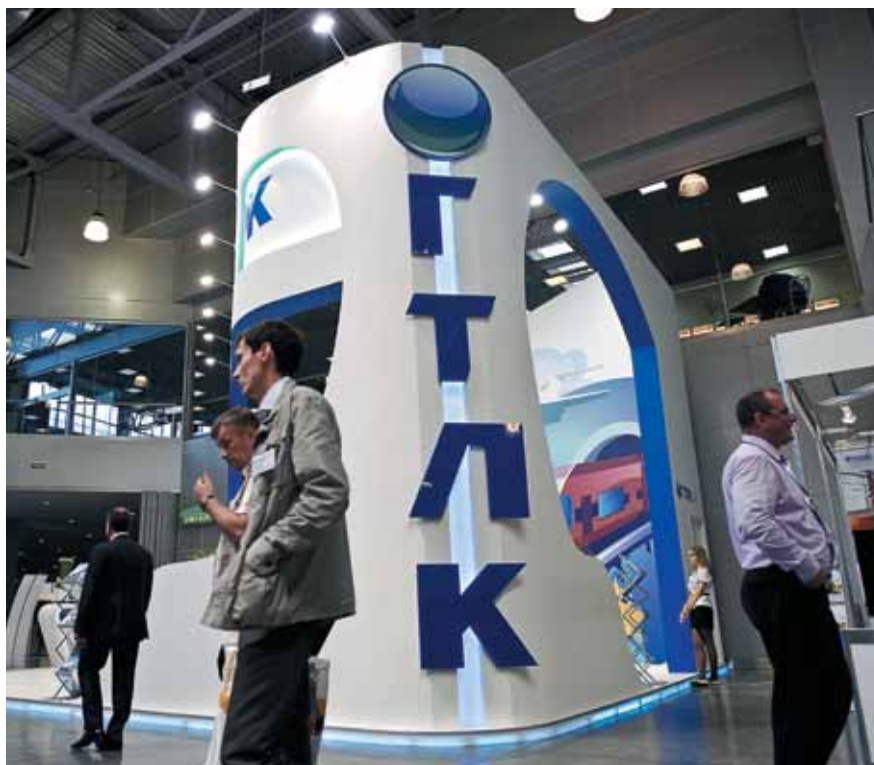


ЛИЗИНГ КАК ИНСТРУМЕНТ МОДЕРНИ- ЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Статистика дорожно-транспортных происшествий в России мало кого может оставить равнодушным. Только за январь – август 2012 года в России произошло около 130 тысяч аварий, в результате которых погибли более 17 тысяч человек. Причин у этого много: неопытность водителей, управление автомобилем в нетрезвом состоянии, нарушение правил дорожного движения.



Новые технологии требуют финансирования

Но не следует забывать и о том, что безопасность дорожного движения напрямую зависит от развитости дорожной сети и качества покрытия. Таким образом, сегодня дорожное строительство имеет значение не только для экономического развития страны, но и, при нынешнем темпе автомобилизации населения, для здоровья граждан России.

Для модернизации отрасли необходимо внедрять современные технологии строительства, ремонта и содержания автодорог. Но этого невозможно добиться без полноценного финансирования. Увы, в последние годы вложение средств в проведение дорожных работ не доходило и до половины от необходимых объемов, а износ технических парков в ряде регионов начал подбираться к 90%. Однако важный шаг для решения этой проблемы наконец сделан.

2012 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. Конечно, эту инициативу нельзя называть новаторской, более того, существовавшие ранее в России дорожные фонды были упразднены в начале 2000-х. Однако, с учетом международного опыта и собственных ошибок, эта система

вполне может стать наиболее эффективной для развития дорожной отрасли страны.

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 последующие – 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. У регионов больше нет возможности выделять на развитие дорожной сети меньше денег, чем значится в Бюджетном кодексе.

К тому же отдельной строкой прописано финансирование сельских дорог. В прошлом году было введено свыше 500 километров, а в 2012-м – более 600 километров сельских дорог с твердым покрытием. Беспрецедентные цифры для России.

Владимир Добровольский, ■
директор по развитию
бизнеса ГТЛК



Однако для такого мощного наращивания темпов строительства и ремонта дорог необходима современная техника и внедрение новых технологий. Сегодня важно как никогда, чтобы рентабельность работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог эффективно работающими подрядчиками обеспечивала расширенное воспроизводство основных фондов.

Спрос на новую технику будет расти

По оценкам специалистов Росавтодора, потребность в обновлении парков испытывает большая часть предприятий страны. Если в Южном федеральном округе доля техники подлежащей списанию ниже 50%, то в остальных субъектах федерации дела обстоят намного хуже. По мнению экспертов, компании должны активно ускорить модернизацию собственных технических парков, чтобы иметь возможность выполнять поставленные перед ними задачи.

Большие объемы единовременной закупки техники для малого и среднего бизнеса с краткосрочными контрактами теоретически возможны при использовании лизингового или кредитного механизма. Но на деле воспользоваться последним практически невозможно, так как подрядчики редко отвечают требованиям, предъявляемым банками. Еще совсем недавно ничего утешительного нельзя было сказать и про лизинг дорожной техники.

Однако два года назад государство решило дать толчок развитию этого направления посредством Государственной транспортной лизинговой компании. В 2010 году в ее уставный капитал из федерального бюджета было внесено 10 млрд рублей. Эти средства пошли на программы государственного лизинга, в первую очередь в сегментах дорожно-строительной и дорожно-эксплуатационной техники. На сегодняшний день вложения в программы гослизинга достигли 19 млрд рублей, и по итогам года должны превысить 20 млрд рублей.

Сегодня финансирование программ продолжается за счет средств, возвращаемых в качестве лизинговых платежей. Портфель ГТЛК в дорожном сегменте составляет около 12 млрд рублей, а количество клиентов превысило 300 компаний. Также ГТЛК активно сотрудничает с региональными органами власти, участвует в тендерах на поставку дорожной техники. Среди последних крупных сделок можно отметить поставку 35 КДМ Управлению дорожного хозяйства Омской области. Механизм лизинга позволил единовременно обновить технику по всему региону. При этом это была первая модернизация технических парков дорожников области за четыре года.

Итогом работы Государственной транспортной лизинговой компании можно назвать не только поддержку отечественной промышленности в кризисный период, модернизацию парков дорожников, но и запуск ры-

ночных механизмов в отрасли. Финансовые инструменты должны помочь отрасли провести полноценную модернизацию. Эксперты прогнозируют, что в следующем году, в том числе за счет активной работы дорожных фондов, объем обновления технических парков заметно увеличится. Если на строительство дорог в области будет приходиться 6–10 млрд рублей, то примерно 10% этой суммы предприятия будут расходовать на переоснащение технического парка, так как в противном случае, по мнению экспертов, они просто не выполнят заказы.

Впрочем, не только от работы дорожных фондов эксперты ожидают модернизации отрасли. Есть еще ряд важных инициатив, которые должны способствовать этому процессу. В первую очередь, контракты жизненного цикла. В конце осени они начнут заключаться на платные участки дорог. Срок контрактов жизненного цикла должен составить от 6 до 17 лет.

Во-вторых, власти обещают увеличить продолжительность контрактов на обслуживание федеральных трасс с 3 лет до 6. Аналогичные действия были бы актуальны и для региональных дорог, но пока с подрядчиками заключаются годовые контракты. Дополнительное финансирование и государственная поддержка в вопросах обслуживания, эксплуатации и строительства региональных дорог может спровоцировать лавинообразный спрос на соответствующую технику. ■