

# Лидер рынка

ГТЛК демонстрирует эффективность механизма обновления технических парков транспортной отрасли

Транспортная отрасль России развивается очень активно. Некоторые ее сегменты работают самостоятельно, некоторые требуют дополнительной государственной поддержки. Большинство из таких методов требуют постоянного финансирования из бюджета. Однако есть и такие, которые позволяют государственным средствам работать годами. Речь идет в первую очередь о программах государственного лизинга. Их эффективность многократно отмечалась экспертными сообществами и Министерством транспорта. В этом году ГТЛК – единственный оператор программ государственного лизинга для транспортной отрасли – стала победителем премии «Компания года» в номинации «За лучшие показатели эффективности реализации государственных средств».



Результатами реализации лизинговых программ с государственным финансированием для предприятий транспортной отрасли Государственная транспортная лизинговая компания продемонстрировала эффективность определенного государственного механизма обновления технических парков предприятий дорожного хозяйства, а также других сегментов транспортной отрасли. В 2009 году в соответствии с решением Правительства РФ были запущены государственные программы лизинга через Государственную транспортную лизинговую компанию, управление которой было передано Министерству транспорта РФ. В уставный капитал компании в целях стимулирования модернизации технического парка дорожных предприятий России было внесено 10 млрд руб. из федерального бюджета. К концу 2011 года эти средства в полном объеме были проинвестированы в обновление технического парка, жизнь показала реальную эффективность мер такого рода.

Сегодня Государственная транспортная лизинговая компания – один из лидеров российского рынка лизинга. По итогам 1 полугодия 2012 года рейтингное агентство «Эксперт РА» подтвердило позицию ГТЛК в ТОП-5 лизинговых компаний России – ГТЛК стоит на 4-м месте, после «ВТБ-лизинг», «Сбербанк-лизинг» и «ВЭБ-лизинг». Объем нового бизнеса компании на начало октября превысил 43 млрд руб., а общий лизинговый портфель превысил 90 млрд руб. С 2009 года и по настоящий момент общий объем финансирования государственных задач за счет уставного капитала компании и реинвестирования средств, выплачиваемых в качестве лизинговых платежей по программам государственного лизинга, превышает 20 млрд руб.

## Автобусы

Пока российские производители пассажирского транспорта вполне могут быть довольны результатами своей работы. За 7 месяцев текущего года выпуск отечественных моделей превысил 25 тыс. единиц, что почти на 50% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Всех удивил 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 импортных обусловлено в первую очередь прекращением производства микроавтобусов Fiat Ducato предприятием «Соллерс-Елабуга», а также выпуском 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%. Несмотря на эти в целом

положительные данные, производители смотрят в будущее с пессимизмом. Еще в феврале группа «ГАЗ» заявляла, что в текущем году сократит выпуск автобусов на 1000 единиц. В компании утверждали, что Голицынский, Курганский и Ликинский автобусные заводы вместо 13 200 машин произведут 12 200 единиц техники. Ведь на рынок из-за вступления страны в ВТО должны хлынуть поддержанные иномарки, что даже только из соображений безопасности дорожного движения и экологии вряд ли можно назвать позитивным фактом. С момента вступления России в ВТО вступительные пошлины на автобусы претерпели значительные изменения. Пошлины на бывшие в эксплуатации от 3 до 5 лет автобусы уменьшились с 30 до 15%, а с 2015 года упадут и вовсе до 10%. На новые автобусы в совокупности менее 200 человек с 2017 года ставка снижается с 20 до 10%. Увы, усиление присутствия на нашем рынке продукции, бывшей в употреблении, делает машины отечественного производства неконкурентоспособными в первую очередь по цене. Если правительство не разработает дополнительных защитных мер, это приведет к убыткам компаний, уменьшению налоговых поступлений, а затем и к сокращению рабочих мест.

В настоящее время 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 как-то изменить ситуацию, но денег на серьезную модернизацию парков перевозчиков в местных бюджетах катастрофически не хватает. Налоги и фактические уменьшение количества автобусов. Если в 1995 году парк общего пользования составлял 128 тыс. машин, то на конец 2011 года он уже равнялся 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 стабильной ситуацией можно называть в мегаполисах, где автобусный парк обновляется на 90% от потребностей, однако в малых городах этот показатель составляет лишь около 40%. Для того чтобы в корне изменить ситуацию, нужны эффективные финансовые инструменты. Одним из наиболее востребованных во всем мире по ряду причин является лизинг. В российских реалиях он позволяет существенно ускорить модернизацию парка, а также оптимизировать налоговое обложение. Однако в условиях роста банковских ставок этот инструмент становится все более дорогим. Для традиционно убыточных муниципальных перевозчиков, по сути, единственным выходом из положения остается государственный лизинг, отличающийся низкой стоимостью и минимальным авансом.

Как и следовало ожидать, первыми государственными программами воспользовались региональные органы власти. Стоит выделить ставку городских автобусов ОАО «Межгородтранс» (Са-

ратовская 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. В прошлом году были поставлены 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 еще больше оптимизировать собственную затратную часть – оставшийся объем затрат не подлежащий субсидированию, возможно компенсировать за счет программ государственного лизинга.

Согласно рейтингу «Эксперт РА» за первое полугодие 2012 года, ГТЛК – абсолютный лидер автобусного сегмента рынка. Объем новых сделок компании в нем за шесть месяцев составил 4,4 млрд руб., что в 4 раза больше, чем у ближайшего конкурента. Компания в лидерах и в сегменте дорожно-строительной техники, в котором она также реализует программы государственного лизинга.

## Дорожная техника

В финансировании дорожного строительства и ремонтных работ в этом году произошли значительные изменения. 2012 год стал первым 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.

Источниками формирования Федерального дорожного фонда определены 254,1 млрд руб. из государственного бюджета с ежегодной индексацией на уровень инфляции, а также акция 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 определяет 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. Теперь у регионов нет возможности выделывать на развитие дорожной сети меньше денег, чем значится в бюджетном кодексе. К тому же отдельной строкой прописано финансирование сельских дорог. В прошлом году были введены свыше 500 км, а в 2012-м – более 600 км сельских дорог с твердым покрытием.

Однако одно проблемное место в таком мощном наращивании темпов дорожного строительства все же есть – серьезный износ техники подрядных организаций. По мнению экспертов, если компании не ускорят модернизацию технических парков, они могут оказаться неспособными выполнять поставленные перед ними задачи. Естественно, единовременная покупка всего необходимого недоступна практически никому, а с современными финансовыми инструментами до последнего времени в отрасли было туго. Однако около двух лет назад и в этот сегмент пришел лизинг. По сути пионером здесь была Государственная транспортная лизинговая компания. На сегодня портфель ГТЛК в дорожном сегменте составляет уже более 12 млрд руб., а количество клиентов превысило 300 компаний. По оценкам ГТЛК, серьезный рост спроса на дорожную технику придется на следующий год, так как в этом году система дорожных фондов еще только начинает работать и на модернизацию подрядных организаций практически не сказалась. Эксперты подсчитали, что если на строительство дорог в одной области будет приходиться 6–10 млрд руб., то около 10% от этой суммы предприятия будут расходовать на переоснащение технических парков. Кстати, дорожные фонды – не единственный фактор, который должен повлечь за собой рост спроса на новую технику. Есть еще ряд важных инициатив, которые должны подстегнуть модернизацию. Во-первых, контракты жизненного цикла. В конце осени они значат заключаться на платные участки дорог. Срок контрактов жизненного цикла должен составлять от 6 до 17 лет. Во-вторых, власти общаются с подрядчиками, чтобы увеличить продолжительность контрактов на обслуживание федеральных трасс с 3 лет до 6. Естественно, что подобные меры должны придать подрядчикам уверенности в завтрашнем дне, дать возможность вкладываться в покупку современной техники. Однако остаются открытым вопрос, чье производство будет это новое оборудование. В последние годы планомерно растет спрос на импортную дорожную технику. С вступлением в ВТО и улучшением финансирования дорожных работ эта тенденция сохранится. Для того чтобы сохранить отечественное производство, компаниям необходимо активнее внедрять новые технологии, больше идти на контакт с потребителями своей продукции. Кстати, площадку для встреч производителей техники и дорожников также организовала Государственная транспортная лизинговая компания. Уже три года подряд в России проходит конференция «Современным технологиям – современную технику», основной целью которой является презентация инновационных решений в дорожном строительстве и содержании трасс.

На отечественном рынке лизинга работают около сотни компаний. Однако определяет его лицо все-таки очень ограниченное количество крупных игроков с универсальным портфелем. Государственная транспортная лизинговая компания ворвалась в число лидеров отрасли и завоевывает новые позиции на рынке так быстро, как никто другой. Уже в середине 2011 года ГТЛК вошла в ТОП-5 лизинговых компаний России, получив звание самой быстрорастущей компании года. Неудивительно, что премия «Компания года» в такой ответственной номинации досталась именно Государственной транспортной лизинговой компании – компании, работающей под управлением государства с целью решения ключевых государственных задач.

На снимке: директор по развитию бизнеса ГТЛК Владимир Добровольский.

Екатерина ЧАЙКА  
Фото Алексея МАЙШЕВА

Активизация деловой активности предприятий российской экономики, с одной стороны, и вступление нашей страны в ВТО с другой – вот два фактора, объясняющие привлекательность финансовой аренды имущества – лизинга. Лизинг развивается, расширяется линейка продуктов, появляются новые. Выявились, что характерные особенности есть у европейского и российского рынков лизинга. Что касается последнего, то его специфической особенностью является транспортный приоритет, отсюда наш постоянный интерес к этой теме, что показала конференция по лизингу в России, организованная компанией Worldview Expert.

Что касается европейского лизинга, то его темпы роста очень низкие, что не позволяет достичь в обозримом будущем докризисного уровня (т.е. 345 млрд евро). Кроме того, концентрация рынка снизилась: на европейском рынке лизинга в 2011 году на 10 компаний пришлось 34% нового бизнеса. В 2009 году этот показатель был более 50%. Около 80% компаний на рынке лизинга Европы в 2011 году являлись компаниями при крупных банках или финансовых группах.

Что же касается рынка лизинга России, то высокие темпы роста обеспечивались за счет «эффекта низкой базы» и реализации крупных проектов в отдельных отраслях. Концентрация рынка у нас продолжает сохраняться, однако без учета крупных сделок, которых, к слову сказать, не много, концентрация снижается. Рост рынка обеспечивается за счет традиционных продуктов. В Европе развит лизинг ИТ-оборудования. Всего на лизинг машиностроительного оборудования приходится 27% общего объема по оборудованию. В РФ – единичные сделки в отдельных отраслях – менее 2% (диаграмма 1).

В Европе на лизинг промышленной недвижимости приходится 29%, на лизинг торговой недвижимости – 23%, на офисы – 20% от общего объема сегмента недвижимости. В России это направление не развито, и совершаются только отдельные сделки с крупными клиентами. Приоритетное развитие лизинга автотранспорта в Европе происходит за счет лизинга для физических лиц, развития второго рынка, а также оперативного лизинга и системы сервисов. У нас до сих пор в сфере пассажирского автотранспорта лизинг распространяется только на юридические лица и аналогичен акредиту.

Развитие сегмента лизинга железнодорожной техники в России связано со спецификой перевозок и большими расстояниями. В Европе это направление практически не развито. Из данных диаграммы 2 следует, что в качественном отношении европейский и российский лизинг отличаются, и существенно. Отечественные компании могут похвастаться успехами только в сфере продаж, а этого явно недостаточно.

Лизинг как зарекомендовавший себя финансовый механизм, позволяющий предприятиям иметь необходимое современное оборудование даже в условиях кризиса, вправе рассчитывать на господдержку. Прежде всего это касается законодательной

# Не рекомендации, а действия!

Проект федеральной программы поддержки лизинга вот уже 16 лет остается... проектом

К сожалению, несмотря на принятый в 2010 году уже в новой редакции ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)», многие вопросы остаются нерешенными. Большинство мер государственной поддержки носят не обязательный, а рекомендательный и формальный характер. Проект федеральной программы

удаленности, дополнительные расходы, связанные с привлечением таможенного брокера. Отмена ускоренной амортизации. Изменения ФЗ № 158 от 22.07.2008 года, в соответствии с которыми с 1 января 2009 года была отменена возможность применения ускоренных коэффициентов при амортизации

Вторичный лизинг. В существующем законодательстве остается запрет на заключение нового договора финансовой аренды в отношении имущества, находящегося в собственности лизинговой компании. Отсюда следует и невозможность сдачи в лизинг имущества, изъятую у предыдущего клиента, а также ограничивается развитие операционного лизинга.

Лизинг недвижимости. В соответствии с законодательством в лизинг невозможно передавать землю. Как следствие – договорная база по сделке усложняется за счет дополнительных договоров (договор передачи права долгосрочной аренды земельного участка или договор аренды с правом выкупа).

Меры государственной поддержки в области лизинга, по мнению специалистов, в первую очередь должны быть направлены на создание прозрачных условий ведения деятельности, снижение административной нагрузки на лизингодателей.

Проблема возмещения НДС может быть решена за счет уведомительного порядка его возврата. Налоговые органы могут предъявлять претензии по зачету НДС только по результатам проведения последующих проверок, если при этом будет выявлен факт неправомерного зачета НДС. Кроме того, лизингодатели могут осуществлять оплату таможенных платежей по имуществу,

Лизинг как зарекомендовавший себя финансовый механизм, позволяющий предприятиям иметь необходимое современное оборудование даже в условиях кризиса, вправе рассчитывать на господдержку. Прежде всего это касается законодательной сферы. К сожалению, несмотря на принятый в 2010 году уже в новой редакции ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)», многие вопросы остаются нерешенными.

Развития лизинга был подготовлен 16 лет назад, однако остался проектом до сих пор. Не реализованы и такие меры государственной поддержки лизинга, как налоговые льготы банкам, лизингодателям и лизингополучателям.

Если детализировать эти проблемы, то сводятся они к следующим:

**Возмещение НДС.** В связи со спецификой лизинговой деятельности у лизинговых компаний по итогам налоговых периодов возникает превышение уплаченного поставщиком НДС над суммами налога, полученными ими в составе лизинговых платежей и начисленными к уплате в бюджет. По общему правилу, установленному НК РФ, налогоплательщик предоставляет право зачесть сумму налога, предъявленную поставщиком, и потребовать возврата из бюджета суммы превышения.

Проблема носит не столько правовой, сколько правоприменительный характер, так как в 90% судебных случаев суд все равно принимает сторону лизинговой компании. Однако налоговые органы под различными предлогами стремятся отказать лизинговым компаниям в праве возмещения НДС.

Для получения возмещения НДС, уплаченного на таможене, необходимо, чтобы декларантом и плательщиком выступало одно и то же лицо. Если это лизингополучатель, то лизинговая компания не сможет предъявить НДС к возмещению, если это лизингодатель, то возникает сложность при территориальной

имущества первой – третьей амортизационных групп со сроком полезного использования до пяти лет, распространялись на все автомобили с рабочим объемом двигателя не более 3,5 литра. Вопрос же об отмене ускоренной амортизации для всех видов имущества так и остается открытым.

Диаграмма 1

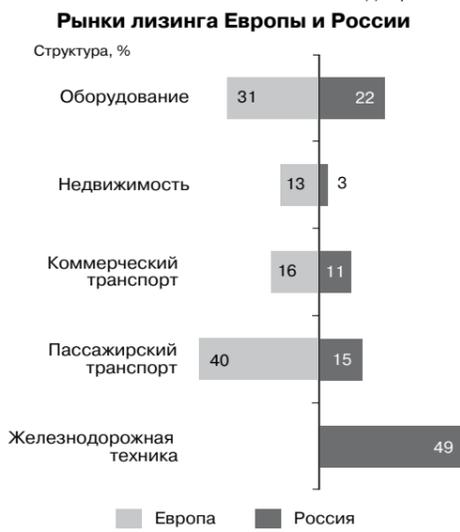
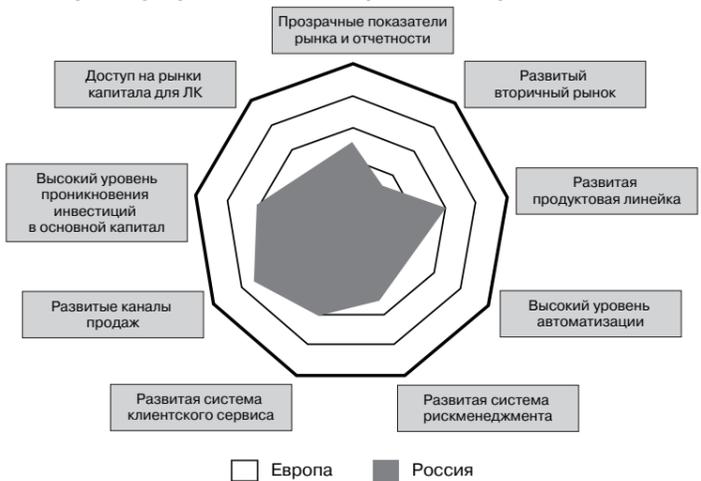


Диаграмма 2

## Параметры российского и европейского рынка лизинга



## ИТОГИ

Рейтинговое агентство «Эксперт РА» опубликовало обзор «Рынок лизинга по итогам первого полугодия 2012 года: на одном крыле». Согласно ему прирост новых сделок за первые шесть месяцев составил 34%, а их сумма – 712 млрд руб.

При этом участники рынка в начале года прогнозировали годовые темпы прироста менее 20%. Совокупный лизинговый портфель всех компаний отрасли на 1 июля составил 2,1 трлн руб. Сумма стоимости оборудования

# Авиационный прорыв

Совокупный портфель – 2,1 триллиона рублей

по новым сделкам без учета НДС достигла 388 млрд руб. Эксперты считают, что стимулом для развития сегмента авиатехники стало вступление в силу постановления правительства, предусматривающего возмещение российских авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей при покупке

самолетов для региональных и местных авиаперевозок. Социальную и местную авиацию для такой страны, как Россия, сложно переоценить. Если в Центральном федеральном округе есть альтернативные виды пассажирских перевозок, то в Сибири, на севере России, на

Дальнем Востоке достаточно мест, где заменить воздушному сообщению просто нет. По оценкам аналитиков, в этом году рынок будет восстанавливаться, в том числе за счет требований около 20 самолетов вместительностью до 20 пассажиров, а в 2013-м уже на 50% больше.

Ирина ПОЛЯКОВА, обозреватель ТР, кандидат экономических наук

Наш корр.