

ЛИЗИНГОВОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Транспорт является одним из важнейших инструментов в решении экономических и социальных задач, стоящих перед государством.

Однако транспортная система России пока так и не стала по-настоящему единым организмом. Различные виды транспорта недостаточно интегрированы между собой. Более 10 процентов населения страны проживает в поселках и деревнях, не имеющих устойчивой связи с сетью автодорог. При этом около 50 тысяч населенных пунктов не имеют круглогодичной связи с системой наземных транспортных коммуникаций.

Доступность рынка транспортных услуг является ключевым условием повышения мобильности населения, инструментом обеспечения социальной стабильности, развития межрегиональных связей и национального рынка труда, ликвидации диспропорции в развитии транспортной системы между отдельными регионами.

Вместе с тем в стране нарастает несоответствие между состоянием и развитием дорожной инфраструктуры и спросом на автомобильные перевозки. Согласно имеющимся оценкам, в настоящее время более половины сети федеральных дорог страны, а в Московском регионе более 60 процентов, функционирует на пределе пропускной возможности и в режиме перегрузки. Суммарные дополнительные издержки, связанные с перегрузкой дорожной сети, достигают в России 1,5–2 процентов ВВП в год.

В результате, отмечаемый за последние годы ускоренный процесс автомобилизации страны сопровождается нарастающими негативными последствиями. Угрожающая ситуация сложилась в области безопасности дорожного движения: ежегодно в стране в ДТП гибнут более 33 тысяч человек и получают ранения до 220 тысяч человек. В суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу всеми техногенными источниками доля автомобильного транспорта составляет 42 процента (в крупных городах – до 90 процентов).

Все эти проблемы решаются преимущественно за счет бюджетных программ финансирования дорожного хозяйства. Но, несмотря на начавшееся посткризисное восстановление экономики, ситуацию в российской дорожной отрасли все еще можно назвать довольно сложной. В течение «кризисных» 2009 года и первой

половины 2010 года существенно сократились доходы бюджетов всех уровней. В связи с этим произошло и сокращение расходов, которое осуществлялось в основном за счет статей финансирования федеральных и региональных целевых программ, за счет финансирования инвестиций и в том числе – дорожного строительства (см. табл. 1, 2 и график 1; источник: Ассоциация «РАДОР»).

Сохраняется довольно низкий уровень рентабельности дорожно-строительных организаций, работающих по государственным контрактам. Однако требования к качеству строительства и ремонта дорог остаются высокими. Для того чтобы обеспечивать высокое качество строительства дорог, подрядчикам, прежде всего, необходима надежная современная техника. А износ дорожно-строительной техники, используемой дорожными предприятиями, в настоящее время достигает очень высокого уровня (см. график 2; источник: Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта РФ).

По данным Федерального дорожного агентства при Министерстве транспорта РФ, средний уровень износа дорожной техники, используемой в России, составляет 70 процентов. Кроме того, по данным Минтранса РФ, нормативная потребность дорожных организаций в дорожно-эксплуатационных машинах удовлетворена лишь на 74 процента. При этом более 5 тысяч единиц уже отработали свой нормативный срок службы и подлежат списанию. Почти 2,5 тысячи единиц техники имеют предельный или близкий к предельному уровень износа, то есть свыше 70 процентов, и подлежат списанию в ближайшие 2 года. Средний и низкий уровень износа имеют лишь 22 и 14 процентов техники соответственно.

Владимир Добровольский, ■
директор по развитию
бизнеса ГТЛК

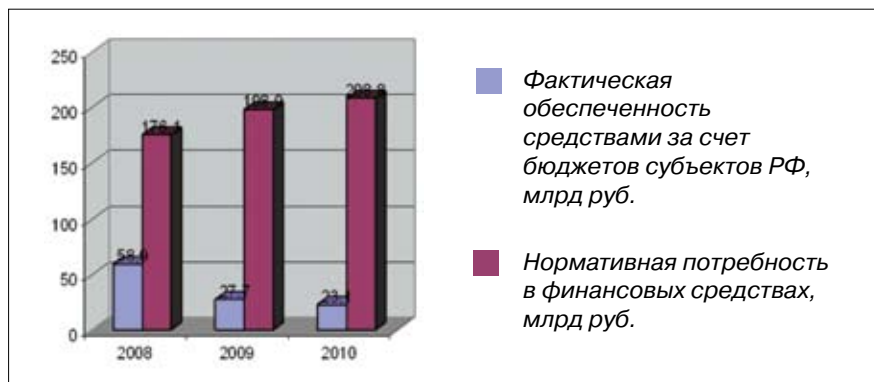
Ограничения бюджетного финансирования в сочетании с высоким уровнем износа техники и при сохранении высоких требований к качеству строительства и ремонта дорог – это действительно сложный вызов для российской дорожной отрасли.

Важную роль в решении вопроса финансирования играет лизинг как наименее затратный и наиболее эффективный способ обновления парка дорожно-строительной техники. При этом наибольшую эффективность приобретает так называемый государственный лизинг, призванный стимулировать развитие и обновление основных фондов различных отраслей экономики. В транспортной отрасли работает единственная компания такого рода – с государственным финансированием для реализации специальных лизинговых программ – Государственная транспортная лизинговая компания. В 2008 году она была призвана стать лизинговой компанией для транспортной отрасли и, в частности, в кризисный период способствовать сохранению интенсивности развития и обновления ряда сегментов транспортной отрасли и поддержанию объемов производства отечественных производителей техники. В 2009 году в уставной капитал ГТЛК было направлено 10 млрд рублей на поддержку автомобильной промышленности и реализацию проектов лизинга автомобильной и дорожно-строительной техники, производимой на территории РФ.

ТЕНДЕНЦИИ В СЕГМЕНТЕ ЛИЗИНГА ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

В сегменте лизинга дорожной техники до кризиса работало около 100 лизинговых компаний, в настоящее время число активных операторов этого рынка сократилось, по оценке, до 50–60 (включая небольшие региональные лизинговые компании). Наиболее конкурентоспособные условия лизинга дорожной техники предлагают лишь около 10 крупней-

График 1. Объем денежных средств, направляемых субъектами РФ на ремонт автомобильных дорог регионального или муниципального значения, млрд руб.



ших федеральных лизингодателей. У небольших лизингодателей, особенно региональных, уровень процентных ставок по лизингу обычно очень высок и может достигать 30–35 процентов годовых.

Уязвимость дорожной отрасли в кризис сильно отразилась на лизинговых операциях в этой сфере. Их количество значительно сократилось, а количество неплатежей возросло. В 2008 году доля сделок лизинга дорожной техники от объема всех лизинговых операций составила 3,95 процента, в 2009 – лишь 1,27 процента. В абсолютном выражении стоимости сделок лизинга дорожной техники в 2009 году по сравнению с 2008 произошло падение в 7 раз: с 28,44 миллиарда рублей до 4 миллиардов.

Однако по итогам 2010 года произошло практически полное восстановление этого сегмента. Доля лизинга дорожной техники почти вернулась к докризисным показателям, составив 3,4 процента на рынке лизинга. Правда, фактические объемы сделок еще в несколько меньше прежних: 24,65 миллиарда рублей в 2010 году против 28,44 миллиарда в 2008. В то же время большинство экспертов прогнозируют, что за 2011 год рынок вернется к докризисным показателям, а возможно, и превзойдет их.

В 2009 – начале 2010 года имел место не только спад объема лизинговых сделок, но и случаи неплате-

жей со стороны лизингополучателей – дорожных предприятий – по заключенным ранее лизинговым контрактам. В связи с этим многие лизингодатели остановили программы лизинга дорожно-строительной и эксплуатационной техники, рассматривая предприятия данной отрасли как нежелательных клиентов. Другие лизингодатели существенно повысили размер аванса и процентные ставки по договорам лизинга. Формально не отказывая клиентам, эти компании фактически предлагали запретительные условия лизинга, особенно когда у предприятий снизилась рентабельность.

В таких условиях для многих дорожных предприятий оказалась затруднена возможность исполнения взятых на себя обязательств по ремонту, строительству и обслуживанию дорог. Для отечественных производителей и поставщиков техники оказался затруднен сбыт, поскольку по ряду наименований техники с помощью механизма лизинга осуществлялось до 30–40% сбыта.

Необходимо отметить, что дорожное хозяйство – очень сложная и специфическая отрасль для лизинга. В своем большинстве дорожно-эксплуатационные и дорожно-строительные предприятия – это предприятия малого, иногда среднего, бизнеса с неустойчивым финансовым положением и высокой зависимостью от государственных и муниципальных контрактов и го-

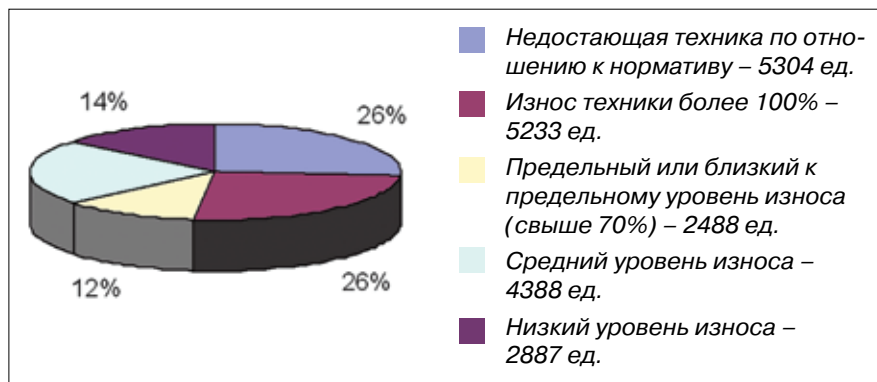
Табл. 1. Финансирование по статье «Приобретение дорожно-строительной техники» (региональные бюджеты).

Год	Количество субъектов, выделяющих финансирование	Размер финансирования, млн руб.
2008	37	2 018, 120
2009	29	2 781, 353
2010	12	346, 808

Табл. 2. Финансирование по статье «Развитие производственных баз» (региональные бюджеты).

Год	Количество субъектов, выделяющих финансирование	Размер финансирования, млн руб.
2008	11	1 669, 316
2009	5	143, 455
2010	3	152, 047

График 2. Обеспеченность дорожной техникой подрядных организаций, занятых на содержании федеральных автомобильных дорог.



сударственных дотаций. Помимо этого, значительная их часть – предприятия с государственным участием. Эти факторы являются критичными для коммерческих лизинговых компаний, которые предпочитают минимизировать собственные риски и отказываются от работы с такого рода клиентами. Для частных компаний основным приоритетом является получение быстрой прибыли с наименьшими рисками. Именно поэтому доля лизинга, несмотря на его востребованность, в этом сегменте очень низкая.

Фактически единственным игроком лизингового рынка для этого вида предприятий сейчас является Государственная транспортная лизинговая компания. ГТЛК, уставный капитал которой на данный момент составляет 10 миллиардов рублей, была призвана стать лизинговой компанией для транспортной отрасли и, в частности, в кризисный период способствовать развитию и обновлению ряда сегментов транспортной отрасли за счет продвижения льготных лизинговых программ, в первую очередь – для предприятий дорожного хозяйства, и поддержанию объемов производства отечественных производителей техники.

В ситуации, когда государственный лизинг в лице определенной лизинговой компании направлен на решение определенных государственных задач, вопрос рисков не так значим, хотя и здесь он является одним из основных. Это объясняется тем, что государственная компания (в частности, ГТЛК) понимает размер денежных поступлений предприятия, насколько реален и действителен контракт на эксплуатацию или обслуживание дорог, коммунального хозяйства. Даже если финансовое положение предприятия сейчас может

быть не самым устойчивым, наличие контрактов на выполнение подрядных работ делает его потенциальным лизингополучателем компании. Приоритет государственного лизинга (в частности, ГТЛК) – это реализация государственных инициатив.

В рамках специальных программ с использованием государственных средств осуществляются поставки техники в лизинг на условиях значительно ниже, чем у других игроков рынка. В первую очередь это выражается в пониженных требованиях к авансовому платежу, размер которого начинается от 10 процентов, низкой ставке среднегодового удорожания – от 4 процентов, сроке лизинга до 5 лет. Помимо этого, учитывая специфику деятельности лизингополучателей, ГТЛК готова рассматривать сезонные корректировки лизинговых платежей.

Ситуация с дорожно-строительным сегментом немного отличается. Здесь есть крупные подрядчики, которые выполняют многолетние контракты. Именно с такими предприятиями предпочитают работать коммерческие лизинговые компании.

Общее у дорожно-строительных и дорожно-эксплуатационных предприятий – срок государственного контракта. Как правило, он составляет один год, в то время как техника предоставляется в лизинг на 3–5 лет. Это становится существенным препятствием для предприятий при рассмотрении вопроса о приобретении техники в лизинг у коммерческих компаний, так как дополнительных гарантий платежеспособности предприятия по истечению контракта они предоставить не могут. Сейчас постепенно вводится практика увеличения срока контрактов на выполнение работ, но она еще не настолько распространена, чтобы существенно повлиять на ситуацию в сегмен-

те. Таким образом, еще достаточно продолжительное время основными игроками на рынке лизинга для предприятий дорожного и коммунального хозяйства будут оставаться государственные лизинговые компании, которые призваны работать именно по этим направлениям.

ПОЧЕМУ ЛИЗИНГ?

Министр транспорта Игорь Левитин в своем выступлении на коллегии Министерства транспорта РФ отметил, что одним из механизмов обновления основных фондов транспортных предприятий является лизинг. По его словам, каждая четвертая комбинированная дорожная машина, произведенная в России, была передана в лизинг Государственной транспортной лизинговой компанией, а на конец 2010 года объемы договоров лизинга составили 10 миллиардов рублей. Министр отметил, что в среднесрочной перспективе необходимо распространить этот опыт на другие сегменты транспортной отрасли.

Почему именно государственный лизинг стал эффективным в решении проблем ряда сегментов транспортной отрасли? В первую очередь, лизинг гарантирует сохранность государственных средств и контроль их использования на решение именно тех проблем, которые определяются государством. В лизинг одновременно возможно приобрести большой объем техники, так как оплачивается не вся стоимость, а только авансовый платеж. Последующие лизинговые платежи распределены по времени и оплачиваются из текущей деятельности предприятий. Государственный лизинг в лице ГТЛК может удерживать низкую стоимость программ для определенных сегментов отрасли и вести деятельность в тех социально и экономически значимых сегментах рынка, которые малопривлекательны для коммерческих лизинговых компаний. Государственная транспортная лизинговая компания придерживается лояльного подхода к лизингополучателям, что предполагает в случае нестабильного финансового состояния получение возможности лизинговых проектов только при наличии государственного/муниципального контракта или под гарантии муниципалитетов, а также возможность сезонной корректировки графиков платежей. ■