

Добрый день, Михаил Викторович.

Добрый день, Максим Юрьевич.

Уважаемые участники совещания.

Как вы знаете, с 2009 года ГТЛК реализует программы государственного лизинга для стимулирования обновления технических парков предприятий дорожной и иных отраслей. Уже в конце 2010 года все внесенные в уставной капитал средства в размере 10 млрд рублей были реализованы в полном объеме. Сейчас финансирование программ государственного лизинга продолжается за счет средств, возвращаемых в качестве лизинговых платежей. Это около 4 млрд рублей ежегодно. В целом на реализацию программ государственного лизинга за все время их работы, в том числе благодаря реинвестированию, уже направлено 19 млрд рублей.

Как за счет собственных средств, так и с привлечением коммерческого финансирования ГТЛК проводила закупки техники в том числе у предприятий Приволжского федерального округа. Всего у производителей округа за это время было закуплено техники более чем на 7 млрд рублей. Самым крупным нашим партнером в регионе стал КАМАЗ, у которого за последние два года мы закупили более 4 тысяч единиц техники. По итогам 2010 и 2011 годов ГТЛК стала второй после Министерства обороны по объемам закупки продукции этого производителя.

По итогам первого полугодия 2012 года объем лизингового портфеля ГТЛК достиг 83 млрд. рублей, из которых 9,4 млрд. пришлось на договоры, заключенные в Приволжском федеральном округе. Это второе место в портфеле компании после контрактов с предприятиями ЦФО. 40% контрактов приходится на сегмент дорожно-строительной техники, 52% на железнодорожный подвижной состав.

Объем нового бизнеса ГТЛК по итогам первого полугодия этого года достиг 32 млрд. рублей. В Приволжском федеральном округе этот показатель

пока небольшой – 640 млн. рублей. Но мы прогнозируем для себя значительный рост числа контрактов с ведущими областями округа, с которыми мы ведем долгосрочное сотрудничество в вопросах обновления транспортных парков. В первую очередь за счет повышения финансирования дорожной отрасли, в том числе за счет активной работы дорожных фондов. Также в завершающей стадии заключение договоров на поставку более 200 автобусов в Пензенскую, Саратовскую, Самарскую и другие области. Планируемые показатели могут быть несколько ниже объемов предыдущего года, но стоит отметить, что в 2011 году 70% наших контрактов пришлось на лизинг железнодорожного подвижного состава – один из самых капиталоемких сегментов.

Сегодня одним из приоритетных государственных направлений для развития являются пассажирские перевозки, поэтому регионы активно ищут механизмы скорейшего обновления устаревших автобусных парков и электрического пассажирского транспорта. Ярким примером может служить Ульяновская область, которая после проведения серьезного обновления парков дорожной и коммунальной техники с помощью механизма государственного лизинга, начала обновление парка пассажирских перевозок. Уже закуплено 46 автобусов, а сейчас совместно с ГТЛК прорабатывается вопрос применения лизинга для приобретения пассажирского транспорта за счет бюджетного субсидирования закупки автобусов на газомоторном топливе.

ГТЛК активно подключилась к работе в направлении государственных инициатив субсидирования приобретения пассажирского транспорта на газомоторном топливе, чтобы помочь пассажирским предприятиям финансировать оставшийся объем расходов, не подлежащих субсидированию, путем привлечения средств за счет программ государственного лизинга.

Занимая лидирующие позиции в лизинге пассажирского транспорта, мы развиваем наше сотрудничество с предприятиями ПФО и в этом направлении. Помимо упомянутых контрактов с Ульяновской областью, стоит отметить поставку городских автобусов ОАО «Межгородтранс» (Саратовская область) в рамках подписанного в прошлом году соглашения о сотрудничестве между ГТЛК и Правительством области. Также пассажирский транспорт был поставлен в Республику Татарстан ООО «Пригород».

Но, на наш взгляд, это остается «каплей в море». Сегодня пассажирский транспорт по всей стране, пожалуй, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга, нуждается в скорейшем обновлении. Общий парк городского пассажирского транспорта резко сокращается: если в 2000 году парк городских автобусов составлял 109 тысяч единиц, то на начало этого года – уже около 60 тысяч, из которых более 50% автобусов – старше 15 лет. Не лучше ситуация и с городским электрическим транспортом. Даже с учетом поддержки региональных властей, предприятия городского пассажирского транспорта с трудом сводят концы с концами. Я уверен – без помощи государства, без принятия целевых программ ситуация не улучшится. Министерство транспорта России имеет успешный опыт замены устаревшей дорожной техники с помощью программ государственного льготного лизинга. И этот опыт необходимо в полной мере распространить и на пассажирский транспорт.

Перед собой мы ставим задачу продолжать работать по всем ключевым направлениям, которые будут способствовать реализации потенциала транспортной инфраструктуры Приволжского федерального округа.