

ЛИЗИНГ ДЛЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ



По данным Федерального дорожного агентства при Министерстве транспорта РФ, средний уровень износа дорожной техники, используемой в России, составляет 70%. По данным 2009 года, в наличии у дорожных организаций было 14875 единиц дорожно-эксплуатационных машин, что составляет только 74% от нормативной потребности. 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%, и подлежат списанию в ближайшие два года. Средний и низкий уровень износа имеют лишь 22 и 14% техники соответственно. Приобретение техники в лизинг становится все более востребованным. Если посмотреть на ТОП-10 ведущих сегментов рынка по доле в объеме нового бизнеса (данные РА «Эксперт»), то можно отметить значительное увеличение доли дорожно-строительной техники.

В сегменте дорожно-строительной техники до кризиса работали около 100 лизинговых компаний, в настоящее время число активных операторов этого рынка сократилось, по оценке, до 50-60. Причем в это число входят небольшие региональные лизинговые компании. Наиболее конкурентоспособные условия лизинга

дорожно-строительной техники предлагают лишь около 10 крупнейших лизингодателей. Среди них особо выделяется Государственная транспортная лизинговая компания, в первую очередь потому, что она изначально создавалась для обновления технического парка транспортной отрасли.

Если рассмотреть отрасль в целом, то поскольку строительная и дорожно-строительная сферы эконо-

мики сильно пострадали от кризиса в 2008-2009 гг., это отразилось и на лизинговых операциях. Объем операций в отрасли резко сократился, намного увеличилось количество неплатежей. Так, в 2008 году доля сделок лизинга дорожно-строительной техники от объема всех лизинговых операций составила 3,95%, в 2009 — лишь 1,27%. В абсолютном выражении стоимости сделок лизинга дорожно-строительной техники в 2009 году по сравнению с 2008 произошло падение в 7 раз — с 28,44 млрд руб. до 4 млрд руб.

Однако уже по итогам 9 месяцев 2010 года отмечено частичное восстановление этого сегмента. Доля лизинга дорожно-строительной техники почти вернулась к докризисным показателям, составив 3,2% на рынке лизинга. Правда, фактические объемы сделок еще в полтора раза меньше прежних: 17,6 млрд. руб. в 2010 году против 28,44 млрд. в 2008-м. В то же время большинство экспертов прогнозируют, что за 2011 год рынок вернется к докризисным показателям.

В 2009 — начале 2010 года имел место не только спад объема лизинговых сделок, но и случаи неплатежей со стороны лизингополучателей — дорожно-строительных предприятий — по заключенным ранее контрактам. В связи с этим многие лизингодатели остановили программы лизинга дорожно-строительной техники, рассматривая предприятия данной отрасли как нежелательных клиентов. Другие лизингодатели существенно повысили размер аванса и процентные ставки по договорам. Формально не отказывая клиентам, эти компании фактически предлагали запретительные условия лизинга, особенно когда у предприятий снизилась рентабельность.

В таких условиях для многих дорожно-строительных предприятий была 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% объема ее реализации.

Необходимость модернизации дорожного хозяйства и поддержки дорожно-строительных и эксплуатационных предприятий в сложившихся условиях стала одной из предпосылок применения механизма лизинга как государственного инвестицион-

ного и инновационного инструмента. С середины 2009 года Государственная транспортная лизинговая компания предлагает для предприятий дорожного хозяйства специальные программы, направленные на стимулирование обновления технического парка в рамках реализации государственной политики. Несмотря на меньшую активность на лизинговом рынке в целом по сравнению с предыдущими годами, программы ГТЛК были очень востребованы дорожно-строительными и эксплуатационными предприятиями — с начала года объем заявок вырос более чем на 50%, а лизинговый портфель в течение года вырос практически в 5 раз.

На такую динамику повлияло и общее оживление на рынке. Ведь лизинговая отрасль является своего рода барометром как текущего состояния рынка и экономики в целом, так и ожиданий бизнеса. Стабилизация экономики в 2010 году активизировала отложенный спрос на инвестиции в основные фонды. С ростом уверенности предпринимателей в завтрашнем дне лавинообразно вырос спрос на новую технику, и соответственно — на финансирование покупок этой техники.

Средний срок лизинга по программам ГТЛК составляет 4 года. Среднегодовое удорожание по ряду программ начинается от 6,8% и уже включает налог на имущество и

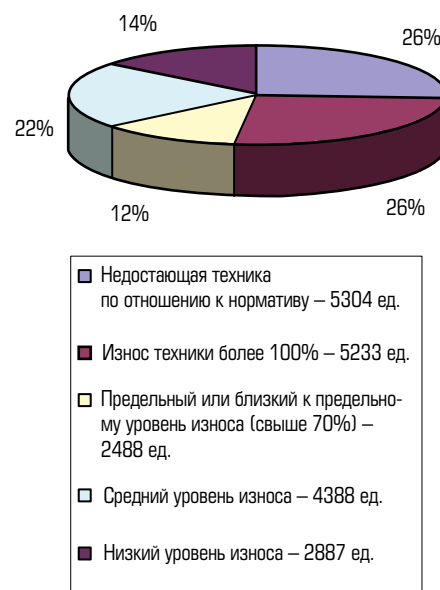


Рис. 1. Обеспеченность дорожной техникой подрядных организаций, занятых на содержании федеральных автомобильных дорог.



Рис. 2. Тенденции в сегменте лизинга дорожно-строительной техники

КАСКО. Аванс, который предлагает ГТЛК, тоже один из самых низких на рынке — от 10%. Удержание такой низкой стоимости возможно за счет использования собственных средств для сопровождения программ, хотя по коммерческим проектам ГТЛК также предлагает очень конкурентные условия благодаря эффективно-му сотрудничеству с банками.

В.П. Добровольский, директор по развитию бизнеса Государственной транспортной лизинговой компании

