

Обновление — дело техники

На рынке лизинга погоду делают крупные игроки

МИХАИЛ НЕСТЕРОВ

ЭКСПЕРТ

Выступая на недавнем заседании коллегии минтранса, глава ведомства Игорь Левитин отметил, что важнейшими задачами на сегодня являются модернизация и развитие инфраструктуры всех видов транспорта и обновление парка транспортных средств. Очевидно, что решать последнюю многим транспортным компаниям выгоднее всего через лизинговые схемы.

Сейчас на отечественном рынке лизинга работают около сотни компаний. Однако определяет его лицо довольно ограниченное количество крупных игроков с универсальным портфелем. Среди них — Государственная транспортная лизинговая компания. В середине 2011 года она вошла в ТОП-5 лизинговых компаний России, подтвердив свои позиции итогами 9 месяцев и самого года. Самое авторитетное для лизингового рынка рейтинговое агентство «Эксперт РА» оценило ГТЛК как самую быстрорастущую компанию года: с 1 октября 2010 года по 1 октября 2011-го ее портфель вырос на беспрецедентные 767%.

Сто процентов акций ГТЛК принадлежат государству, однако утверждать что только это определило ее успех, в корне неверно. Компания вышла на рынок в 2009 году. Для стимулирования обновления технических парков дорожных предприятий и поддержки отечественного машиностроения из федерального бюджета в уставный капитал ГТЛК были внесены

10 млрд рублей. Эти средства ушли на беспрецедентную для рынка программу государственного лизинга. Предприятия получили возможность приобретать дорожную, коммунальную технику и пассажирский транспорт отечественной сборки, а это не только отечественные марки, но и иностранные модели, произведенные в России, с авансом от 5 до 30% и ставкой удорожания с учетом страховки от 5,14 до 6,77%. Начиная с 2011 года, финансирование программы государственного лизинга стало осуществляться исключительно за счет реинвестирования собственных средств, получаемых в результате возврата лизинговых платежей. Это еще раз доказывает эффективность работы механизма лизинга, когда без дополнительного финансирования государственные деньги продолжают результативную и долгосрочную работу.

В прошлом году объем новых договоров ГТЛК увеличился в пять раз. Если по государственным программам он составил 5,8 млрд рублей, то в коммерческом лизинге — 48,9 млрд. Такой значительный рост количества сделок с привлечением финансирования — не только перспектива устойчивого развития самой компании и ее постоянных клиентов, но и демонстрация финансовой стабильности и доверия банков. Уровень просроченной задолженности у ГТЛК колеблется на уровне менее 1% несмотря на то, что приоритетные для деятельности сегменты — дорожная, коммунальная отрасли — высокорискованы, с большой долей предприятий малого бизнеса.

Кстати, Государственная транспортная лизинговая компания успешно справляется с оценкой не только своих клиентов, но и поставщиков, работая только напрямую с производителями техники или с официальными дилерами. Такой подход позволяет обеспечить как надежность поставок, так и своевременное сервисное обслуживание. Активная работа с минтрансом в сфере инновационного развития позволяет предлагать клиентам новаторские технологические решения, призванные повысить эффективность работы. Компания не только выступает посредником между банками и лизингополучателями, но предлагает своим клиентам нелишние «бонусы». Видимо, именно такой подход всего за два года сделал из компании, занимающейся только реализацией госпрограмм, одного из лидеров коммерческого рынка.

цифра

16,5

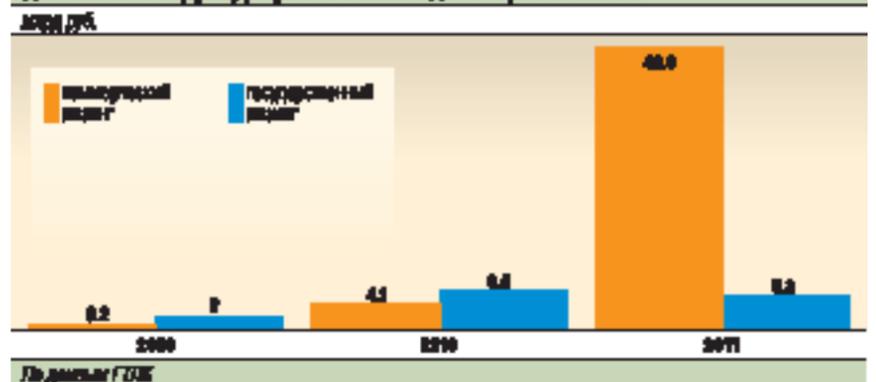
миллиарда

рублей —

объем инвестиций

в отечественную промышленность за время работы программ государственного лизинга (на конец 2011 года)

Динамика и структура роста объема договоров лизинга



Пора рихтовать колею

Восстановление транзита через Закавказье выгодно и России

АЛЕКСЕЙ ЧИЧКИН

ОБОЗРЕВАТЕЛЬ «РГ»

Недавняя инициатива президента Абхазии Александра Анкваба по возможному восстановлению сквозного движения по стальной магистрали Адлер—Сухуми—Кутаиси—Тбилиси—Ереван—Тегеран вызвала отклик и в Грузии. Это, напомним, основная транзитная магистраль региона, но она бездействует с 1992 года. Из-за этого грузы взаимной и международной торговли следуют кружными и, соответственно, более дорогостоящими путями. По некоторым оценкам, ежегодные потери России от бездействия данной артерии достигают минимум \$ 300 млн в год.

Между тем имеются экономические и юридические предпосылки как для восстановления, так и дальнейшего развития этого основного российско-закавказского коридора.

Каха Кукава, руководитель группы грузинских торговых компаний, которые планируют вернуться в 2012-м на российский рынок, недавно заявил, что эти компании готовы начать переговоры с Сухумом по открытию упомянутого маршрута. Что, как полагает батона Кукава, будет дополнением к успехам на переговорах по возобновлению в 2012 году прямой российско-грузинской торговли. По его словам, «открытие этой железной дороги в интересах народов на обоих берегах Ин-

гури. Такой проект экономически выгоден и Грузии».

Во всяком случае, предстоящее открытие прямого железнодорожного сообщения Иран — Армения, дополнения восстановления главного транскавказского коридора, создаст для России, всех стран Западного региона экс-СССР, Скандинавии и Восточной Европы кратчайший путь на Средний Восток и в бассейн Персидского залива. По той же причине данная артерия выгодна и странам этих азиатских регионов. Как отмечалось на недавней презентации на ВВЦ инвестпроектов стран — членов Организации черноморского экономического сотрудничества, многосторонние консультации о возобновлении работы маршрута Россия—Абхазия—Грузия периодически ведутся с 2005 года. Инвестиционная стоимость реконструкции абхазско-грузинских участков этой магистрали оценивается в \$ 150—170 млн.

В двухсторонних аспектах данного проекта тоже есть подвижки. Так, по данным официальной статистики Грузии, ее торговля с Россией в 2011 году достигла \$ 430 млн. В то же время, как уточнили «РГ» в ФТС России, в 2011 году этот показатель увеличился на \$ 38 млн, составив \$ 286 млн. Разница в цифрах обусловлена недостаточным учетом грузинского реэкспорта в РФ через страны СНГ. У России — шестое место во внешней торговле Грузии. Кроме того, нефтепродукты и газ Армения получает

из России в основном через Грузию, в том числе по транчерноморскому паромному маршруту порт Кавказ (РФ) — порт Поты (Грузия).

Российский экспорт в Грузию представлен зерном, природным газом, древесиной, электроэнергией, масло-молочными товарами, сахаром... Встречный ассортимент менее широкий: доминирует грузинская гидроэлектроэнергия (Грузия, среди стран экс-СССР, — один из крупнейших поставщиков электричества в РФ).

Способствует восстановлению и развитию коридора РФ—Грузия—Армения—Иран, проходящего через Абхазию, и недавнее решение Совета стран экс-СССР по сотрудничеству в сфере железнодорожного транспорта: «...со станций Эстонской, Латвийской, Литовской, Белорусской, Молдавской железных дорог и железных дорог Украины вагонопоток на станции Грузинской железной дороги может следовать без дополнительного согласования... и без участия паромных переправ — то есть через пункты перехода Самур (Россия—Азербайджан) и Беюк-Кярик (Азербайджан—Грузия). Аналогично... — со станций Грузинской железной дороги». А в рамках уточнений того же Совета по вопросу регулярного обмена вагонами между всеми постсоветскими странами, — такой обмен «...необязательно каждый раз согласовывать с руководством Грузинской железной дороги».

Развитие южного сектора железнодорожного коридора РФ—Грузия—Армения—Иран

