

Лизинг как механизм обновления автобусных парков

В. П. ДОБРОВОЛЬСКИЙ, директор по развитию бизнеса Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК)



Более половины парка пассажирских автобусов в России составляют машины с истекшим сроком эксплуатации (старше 15 лет). Финансовый дефицит, который испытывают автотранспортные предприятия, является основным препятствием для обновления парка. Эффективным средством решения этой проблемы может стать лизинговый механизм с государственным финансированием.

Темп обновления российского парка автобусов — около 5% в год. В западных странах он почти такой же — 5,5–7,5%, но там отсутствует импорт подержанной техники, который не способствует реальному обновлению парка. В России же доля импорта подержанных автобусов на первичном рынке в 2010 г. составила 3%, причем их количество за год удвоилось, составив 1518 единиц против 739 в 2009 г. (рис. 3). Хотя в целом можно констатировать улучшение ситуации, потому что в 2000 г. доля подержанных импортных автобусов на первичном рынке была более 50%.

Основной причиной медленного обновления пассажирского парка является неблагоприятное финансовое положение транспортных предприятий. Стоимость проезда (от 9 до 24 руб.) уже достигла социально значимых порогов и во многих случаях не покрывает затрат на перевозку пассажиров (от 9 до 22 руб. на человека). Это создает дефицит средств, препятствующий регулярному обновлению парка. В свою очередь, обслуживание старого парка влечет за собой дополнительные затраты, снижая экономическую эффективность автотранспортных предприятий.

Для доведения автобусного парка общего пользования хотя бы до состояния 2000 г. с учетом замены выбывающих единиц требуется ежегодная закупка не менее 22 тыс. автобусов в течение 5 лет.

Реальным и эффективным инструментом решения проблемы пассажир-

Необходимое обновление

В настоящее время парк автобусов в России насчитывает почти 1 млн единиц. По данным Департамента обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД) МВД России, средний возраст автобусов, выполняющих регулярные пассажирские перевозки, — 9 лет. При этом автобусов, которым более 10 лет, 57%, более 15 лет — 50%. Только 21% автобусов парка имеет срок службы менее 5 лет. Более 51% автобусов эксплуатируются за пределами амортизационных сроков (рис. 1, 2).

Все автобусы старше 15 лет исчерпали нормативный срок использования, поэтому их эксплуатация сопряжена с риском для пассажиров и большой нагрузкой на экологическую обстановку. Эта проблема особенно актуальна для больших городов. Старые автобусы характеризуются низкой технической надежностью и не соответствуют современным нормам активной, пассивной и экологической безопасности. Кроме того, их эксплуатация является экономически неэффективной, что снижает рентабельность транспортных предприятий.

Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами — одна из основополагающих целей «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.», утвержденной Правительством РФ 22 ноября 2008 г. Качество транспортного обслуживания зависит, в числе прочего, от состояния пассажирского транспорта общего пользования. Общественный транспорт стал важнейшей составляющей жизнеобеспечения городов, областей и регионов, от его функционирования и развития зависит эффективность работы отраслей экономики, качество жизни людей и возможности реализации градостроительного и социально-экономического потенциала территории.

В России автомобильный транспорт лидирует по объему пассажирских перевозок. В 2010 г. он составил 30 780 млн пассажиро-километров, что более чем в 2 раза превышает показатели железнодорожного транспорта — 1 353,5 млн пассажиро-километров.

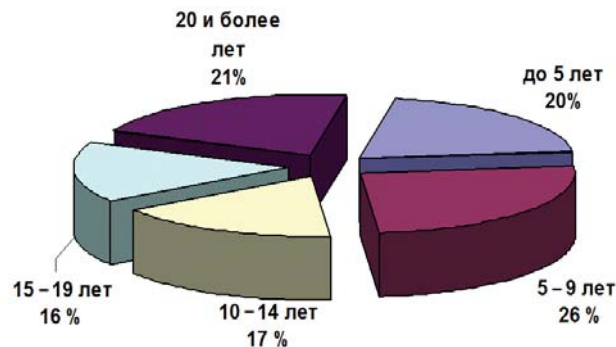
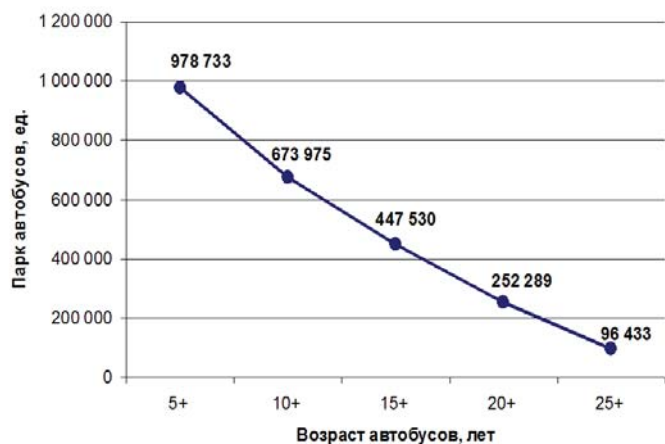


Рис. 1–2. Возрастной состав автобусного парка (ист.: ДОБДД МВД России)

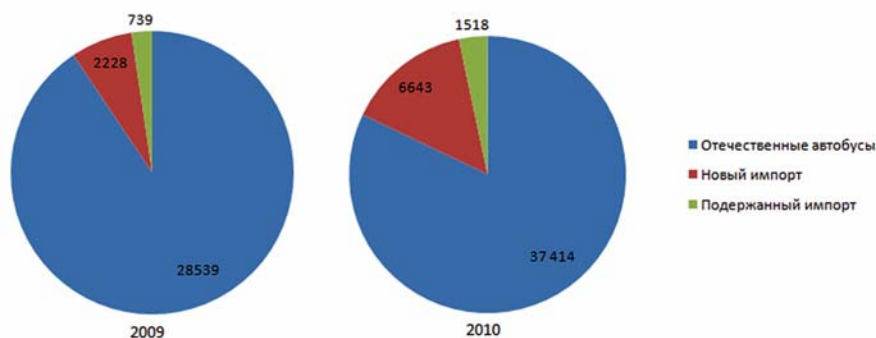


Рис. 3. Соотношение отечественных и импортных автобусов в российском парке (ист.: АСМ-Холдинг)

ского транспорта может стать программа обновления автобусного парка путем применения лизингового механизма, предполагающего государственное финансирование. Сейчас на рынке по такой схеме работает только Государственная транспортная лизинговая компания. Программы лизинга пассажирского транспорта были запущены ГТЛК лишь в середине прошлого года, но по ним уже реализован ряд проектов. Самый крупный — поставка более 300 автобусов транспортным предприятиям Санкт-Петербурга, ставших победителями по нескольким крупнейшим лотам в конкурсе на замещение муниципальных маршрутов, который проводил Комитет по транспорту Санкт-Петербурга. В целом закупки автобусов у ГТЛК составили 2,4% от общего количества автобусов, произведенных в России в 2010 г.

Рынок с потенциалом

По данным рейтингового агентства «Эксперт РА», на лизинг автотранспорта по итогам 9 месяцев 2010 г. пришлось 19,3% всего российского рынка лизинга. Из них 9,9% принадлежит грузовому автотранспорту и всего 1,45% — автобусам и микроавтобусам. Если взять средние значения за период с 2007 по 2010 гг., то доля лизинга грузового транспорта будет равна 14%, доля автобусов — 2%. Объем всех новых сделок лизинга с автотранспортом, заключенных в России в 2010 г., по нашей оценке, составил 106 млрд руб.

Доля отечественного лизинга в общем объеме продаж очень мала. Такой вывод можно сделать, сравнив российские показатели с данными других стран.

По данным Европейской федерации национальных лизинговых ассоциаций LEASEUROPE, в 27 странах Европы средняя доля лизинга автотранспорта составляет 48%. В России этот показа-

тель лишь 19,3%. Это означает, что российский автолизинг обладает значительным потенциалом развития и этот сегмент рынка в нашей стране еще не насыщен. Стоит отметить, в развитых странах важную стимулирующую роль играет тот факт, что лизинговые компании стали важным каналом сбыта для производителей автомобилей.

Дальнейшее сопоставление отраслевых показателей России и зарубежных стран позволяет определить некоторые количественные ориентиры для развития автолизинга в нашей стране. Докризисные данные, свидетельствующие о росте в данном сегменте, дают все основания ожидать в ближайшем будущем значительного роста. Так, если средний темп роста рынка автолизинга в Европе не превышает 7–10%, то в России он составил 30–40%. Хотя падение объемов лизинговых операций в России в 2009 г. превысило европейские показатели почти в 2 раза (в России рынок лизинга сократился на 56%, в Европе — на 32%), уже в 2010 г. российский рынок в значительной степени восстановился. По нашим прогнозам, в 2011 г. рынок автолизинга вырастет не менее чем на 20%, что существенно превысит ожидаемые показатели на развитых рынках лизинга.

Необходимо отметить экономический эффект реализации программ государственного лизинга. Общая стоимость техники, закупаемой в результате прямого государственного финансирования, составляет в среднем 8,7 млрд руб. в год, или 43,3 млрд руб. из расчета на 5 лет. Если учесть, что приобретение пассажирского парка в лизинг обеспечивает возвратность государственных средств и возможность их дальнейшего реинвестирования в эту же самую программу, то получается, что инвестиции из федерального бюджета составят от 7,4 млрд руб. в первый год до

1,7 млрд руб. в пятый год. В общей сложности бюджет программы составит 22,1 млрд руб.

С точки зрения производителей, лизинг сегодня становится очень важным каналом продаж. Несмотря на то, что по сравнению с 2009 г. доля продаж через лизинг коммерческих автомобилей и пассажирских автобусов в общем объеме продаж выросла, значительный потенциал роста все еще сохраняется. По нашим оценкам, в течение ближайших 2 лет продажи через лизинг вернутся на докризисный уровень и их доля будет составлять не менее 40% от общего объема продаж. Это обусловлено несколькими факторами:

- существенным износом парка грузовой техники и автобусов (порядка 70%);
- недостатком финансовых средств у предприятий для закупки техники за наличный расчет;
- ориентация компаний-производителей на стимулирование и привлечение сторонних лизинговых компаний для сбыта продукции.

С позиции потребителя, государственные программы лизинга являются стимулом для приобретения и последующей эксплуатации транспортных средств, соответствующих современным требованиям, что способствует улучшению технико-экономических показателей при перевозке пассажиров, а также повышает безопасность дорожного движения. Кроме того, лизинг является практически безальтернативным способом привлечения заемных средств для транспортных предприятий, большинство из которых относится к малому и среднему бизнесу. На сегодняшний день доля малого и среднего бизнеса в портфеле ГТЛК, которая предлагает специальные программы лизинга пассажирского транспорта, составляет более 80%, что обусловлено как спецификой сегмента, так и низкой стоимостью лизинговых программ, направленных на стимулирование обновления пассажирского парка.

Развитие пассажирских транспортных перевозок предполагает приобретение и последующую эксплуатацию транспортных средств, которые бы соответствовали современным требованиям, что, в свою очередь, улучшит технико-экономические показатели при перевозке пассажиров, а также повысит безопасность дорожного движения и позволит значительно улучшить экологическую обстановку в городах.