

Инвестиционная декларация

ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК)»

В настоящее время ГТЛК продолжает эффективно осуществлять свою функцию по реализации государственной политики и поддержки в транспортной отрасли России.

Ключевые показатели деятельности (KPI) ОАО «ГТЛК» по итогам 2012 г. значительно превысили показатели, которых планировала достичь компания в 2012 г. согласно Стратегии:

- по объему лизингового портфеля на 5,9 млрд. руб. (на 7%);
- по объему нового бизнеса на 4,7 млрд. руб. (на 10,6%).

Для эффективной работы и развития ОАО «ГТЛК» в новых, изменившихся условиях рынка, стандартных маркетинговых инструментов стимулирования продаж и мероприятий будет недостаточно. В связи с этим планируется расширить утвержденную Стратегию развития компании за счет инвестиционной деятельности на плановый период 2013-2020 гг. В развитии этого направления разработана Инвестиционная декларация.

Инвестиционная декларация строится на принципах проектного развития компании и включает в себя перечень первоочередных инвестиционных проектов в наиболее динамично развивающемся сегменте экономики России – транспортно-инфраструктурном. Базовым механизмом реализации инвестиционных проектов является государственно-частное партнерство (ГЧП).

Реализация мероприятий, предусмотренных Инвестиционной декларацией ОАО «ГТЛК», позволит к 2020 г. нарастить лизинговый портфель компании до 220 млрд. руб., объем нового бизнеса составит 148 млрд. руб. ROE может достичь 41,9 %, EBITDA – 25,9 млрд. руб.

Проектный подход, изложенный в Инвестиционной декларации ОАО «ГТЛК» как базовый метод развития, позволяет компании использовать источники фондирования, недоступные в рамках традиционной лизинговой модели. Среди них:

- Традиционные, используемые ОАО «ГТЛК»:
- Собственные средства ОАО «ГТЛК»;
 - Кредиты;



- Облигационный заем;
- Со-финансирование из федерального и регионального бюджетов. Новые источники фондирования ОАО «ГТЛК»:
- Средства частных инвесторов (институциональных и портфельных), в том числе средства пенсионных фондов;
- Проектное финансирование;
- Государственные гарантии и контр-гарантии;
- Иные источники.

Используется соотношение государственного финансового «плеча» и привлекаемого внебюджетного финансирования в размере 30/70 соответственно. Предполагается участие ОАО «ГТЛК» в уставном капитале в размере не менее 25%+1 акция.

Реализация мероприятий, предусмотренных Инвестиционной декларацией ОАО «ГТЛК», позволит в период до 2020 г. привлечь до 153,5 млрд. руб. внебюджетных средств в развитие парка городского пассажирского транспорта, тяжелой строительной техники, воздушных, морских и речных судов, иных видов транспорта, а также в создание крупных транспортно-инфраструктурных объектов в государственную собственность.

Планируемые шаги по запуску проектов Инвестиционной декларации ОАО «ГТЛК»:

1. Согласование проектов с рынком и утверждение инвестиционной декларации на Совете Директоров ГТЛК.
2. Структурирование проектов, включая принятие нормативно-правовых актов, внутрикорпоративных документов.
3. Прохождение процедур согласования в целях получения государственного со-финансирования на уровне федерального и/или региональных бюджетов.
4. Прохождение конкурсных процедур, получение мандатов на реализацию проектов.

Пример проектов, частичный перечень:

1. Оператор тяжелой строительной. Создание федерального единого оператора тяжелой строительной.
2. Консолидированная закупка городского пассажирского транспорта.

3. Учебный центр гражданской авиации.

Краткое описание проектов:

1. Оператор тяжелой строительной. Создание федерального единого оператора тяжелой строительной.

Создание самокупаемого (рентабельного) бизнес-проекта, обеспеченного гарантированными денежными потоками, занятие лидирующей позиции в отрасли (квази-монопольной ввиду высокой стоимости входа на рынок), получение значительного объема вторичных продаж для ОАО «ГТЛК» на длительный период.

Решаемые государственные задачи: Снижение стоимости промышленного и инфраструктурного строительства, увеличение конкуренции в отрасли за счет допуска к крупным проектам новых федеральных и региональных строительных компаний, масштабная регулярная реновация парка тяжелой строительной техники.

Создание единого федерального оператора тяжелой строительной техники. Данное направление бизнеса предполагает предоставление в аренду тяжелой строительной техники. Специфика строительного бизнеса состоит в том, что потребность в тяжелой строительной технике у строительных компаний циклическая: на одних этапах строительства нужны одни типы техники, на других – другие. Таким образом, аренда строительной техники выгодна для строителей по целому ряду причин.

Во-первых, она позволяет более точно планировать финансовую деятельность строительной компании и выполнять обязательства по дополнительным контрактам в периоды «пиковых» загрузок собственной техники.

Во-вторых, фиксированная стоимость работы арендованного оборудования позволяет компаниям наиболее полно контролировать свои расходы, повышает конкурентоспособность строительных компаний. Возможность арендовать тяжелую строительную технику позволит строительным компаниям не держать на балансе дорогостоящую технику, используемую периодически. Экономия строительной организации на эксплуатации тяжелой строительной техники при переходе на арендную модель может достигать 40%.

Формирование масштабного предложения аренды тяжелой строительной техники позволит региональным строительным организациям участвовать в государственных конкурсах на крупные строительные подряды. На текущий момент квалификационные требования таких конкурсов, подразумевающие наличие (в собственности или в праве пользования и владения) в компании техники и персонала для выполнения полного цикла строительных работ, ставит непреодолимый барьер для выхода региональных строительных компаний на рынок крупного промышленного строительства. Аренда необходимого для исполнения контракта парка ТСТ с квалифицированным персоналом позволит расширить число потенциальных участников таких конкурсов, способствуя увеличению конкуренции на рынке строительных подрядов.

2. Консолидированная закупка городского пассажирского транспорта.

Обновление парка городского пассажирского транспорта, улучшение экологической ситуации в крупных городах.

Резюме проекта:

Проект предполагает:

Проект предполагает консолидированную закупку большого объема автобусов разных классов и коммунальной техники для нужд одновременно нескольких муниципальных образований. Консолидированной является одновременная закупка количества автобусов и муниципальной техники, в разы превосходящая обычную закупку автобусов и муниципальной техники такого класса, осуществляемую автотранспортными предприятиями для собственных нужд. В этих целях проводится несколько конкурсов от имени и в интересах многих муниципальных округов.

Закупка автобусов и муниципальной техники одного класса по всем лотам осуществляется единым закупщиком – лизинговой компанией, которая победила на конкурсе. За счет такого формирования лотов на конкурс достигается возможность проведения лизинговой компанией – победителем консолидированной закупки у нескольких производителей на более выгодных условиях, чем при закупке небольшого количества отдельным автотранспортным предприятием. Дополнительные финансовые выгоды лизинговая компания – победитель конкурса получает за счет более

выгодных условий финансирования сделки от финансовых спонсоров из-за повышения надежности денежных потоков по лизинговым сделкам (контрагент лизинговой компании – муниципальный округ, а не МУП или АТП) и возможности диверсификации риска дефолта отдельного лизингополучателя.

3. Учебный центр гражданской авиации.

Создание коммерческого авиационного учебного центра для подготовки пилотов гражданской авиации (АУЦ ГА).

Решаемые государственные задачи: Ликвидация дефицита квалифицированного летного состава

Резюме проекта:

Проект предполагает создание (строительство) авиационного учебного центра гражданской авиации (АУЦ ГА) для предоставления услуг по подготовке пилотов по программам первоначальной подготовки, переподготовки на новые типы судов, MPL, refresh с выдачей международного сертификата и прохождению курса для получения свидетельства частного пилота.

Общая потребность в пополнении пилотов гражданской авиации (ГА) складывается из трех составляющих:

- необходимая переподготовка пилотов на внедряемые новые типы воздушных судов (ВС),
- пополнения численности из-за списания пилотов (убыль по возрасту)
- необходимости подготовки пилотов для обеспечения роста объемов перевозок на воздушных судах.

В настоящее время общая численность летного состава ГА России составляет 10500-11000 человек, при этом до 70% имеют возраст 55 лет и старше.

Министерство транспорта РФ видит роль ГТЛК как центра консолидации усилий и взаимодействия государственных и частных партнеров в реализации описанных выше проектов. ГТЛК на новом этапе своего развития становится инициатором и базовым участником инвестиционных проектов в области обновления парка транспортных средств.