

Рынок лизинга растет без реформ

Улучшение показателей достигнуто за счет роста лизингового бизнеса в регионах и снижения концентрации рынка на госкомпаниях.

— передовики производства —

В прошедшем году рынок лизинга в России продемонстрировал резкий рост практически по всем основным показателям. Об этом свидетельствуют данные исследования рейтингового агентства «Эксперт РА» (RAEX), проведенного по итогам анкетирования крупнейших лизинговых компаний и опубликованного в конце марта. Объем стоимости имущества лизинговых компаний после двух лет падения внезапно вырос на 36% в сравнении с прошлогодним показателем и достиг 742 млрд руб., приблизившись к уровню 2011 года. Исследователи уточняют, что реальный рост рынка по итогам года мог достигать примерно 40%; ряд крупных сделок не был учтен в анализе, «так как не полностью соответствовал критериям методологии исследования». По данным агентства, лизинговых сделок совершено на 12% больше, чем в предыдущем году, что составляет не менее 145 тыс., средняя сумма сделки на рынке за прошедший год увеличилась более чем на 22% — с 6,7 млн руб. до 8,2 млн руб.

Наибольший прирост лизинговым компаниям принес четвертый квартал: за последние три месяца 2016 года объем корпоративных лизинговых сделок составил 292 млрд руб., это почти 40% общего объема рынка за весь год. Сумма новых лизинговых договоров по итогам прошлого года также выросла на 39% и достигла 1,2 трлн руб., лизинговый портфель российских компаний на 1 января 2017 года составил 3,2 трлн руб. против 3,1 трлн руб. годом ранее. Объем полученных лизинговых платежей в 2016 году достиг рекордных значений и вырос до 790 млрд руб. (рост за год — 5,3%). Специалисты RAEX отмечают, что «впервые с 2013 года доля лизингового бизнеса в ВВП на фоне его сокращения достигла 1,2%, что последний раз наблюдалось в докризисные 2011–2013 годы».

В структуре финансирования лизинговых сделок в 2016 году заметно увеличился доля банковских кредитов — с 51,5 до 60,4%. Тем не менее значительно снизился доля средств, привлекаемых под лизинговые сделки через инструмент облигаций: в прошлом году за счет этого источника профинансировано всего 3% денежного объема сделок, хотя еще год назад этот показатель достигал 10%.



Лизинг гражданских морских и речных судов стал одним из самых быстрорастущих сегментов рынка

гал 13,9%. Активизация региональных сделок в 2016 году позитивно сказалась на розничном сегменте, который вырос на 33% (против сокращения на 12,5% годом ранее) и достиг примерно 375 млрд руб. за 2016 год, сообщило RAEX, в результате чего сегмента малого и среднего предпринимательства в новом бизнесе лизинговых компаний за

прошлый год составила около 51%. Наибольшее число новых лизинговых договоров в 2016 году подписала компания «ВТБ Лизинг», заключив свыше 22,8 тыс. сделок, а максимальные темпы прироста по количеству контрактов из топ-20 лидеров продемонстрировали компании «Альфа Лизинг», «Сбербанк Лизинг» и «Элемент Лизинг», сообщило RAEX. Лидером рынка по объему нового бизнеса стала Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), нарастившая свой портфель имущества более чем

на 122,7 млрд руб. Следом за ней в рейтинге лизинговых компаний идет «Сбербанк Лизинг» и «ВТБ Лизинг».

В результате доля ГТЛК в новом бизнесе лизинговых компаний составила 17%, тогда как годом ранее на долю крупнейшего лизингодателя приходилось лишь 14%. В то же время общая концентрация лизингового рынка немного снизилась: на первые десять компаний-лидеров пришлось 63% нового бизнеса (в 2015 году — 67%).

c18 ↘



СПЕЦПАКЕТ PROFI¹:
Ваше преимущество
до **141 000** **₽**²

Спецпредложение для настоящих профессионалов

Мы привыкли профессионально подходить к делу. Обладаем многолетним опытом. Знаем и учитываем потребности наших клиентов. Поэтому мы подготовили специальные пакеты «рабочих» опций PROFI на автомобили Volkswagen Transporter и Caddy по привлекательной цене. Наши автомобили не просто надежные, но еще и экономичные. Их отличает низкая общая стоимость владения и высокая остаточная стоимость. **Работать с настоящим профессионалом не только приятно, но и выгодно!**



Коммерческие автомобили

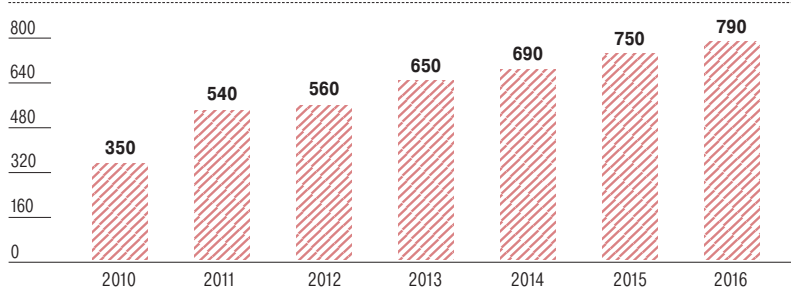
Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441

¹Профи. ²Предложение действительно при приобретении новых моделей Caddy (фургон или фургон Maxi (Макси), двигатель 1.6 MPI, 81 кВт) и Transporter (шасси, фургон или пассажирский, двигатель 2.0 TDI, 75 кВт) со специальным пакетом опций у официального дилера. Указанное максимальное преимущество достигается при приобретении нового Volkswagen Transporter с пассажирским кузовом и со специальным пакетом опций. Срок действия предложения — с 01.01.2017 г. по 30.06.2017 г. Подробности у официальных дилеров Volkswagen, предложение ограничено. Реклама

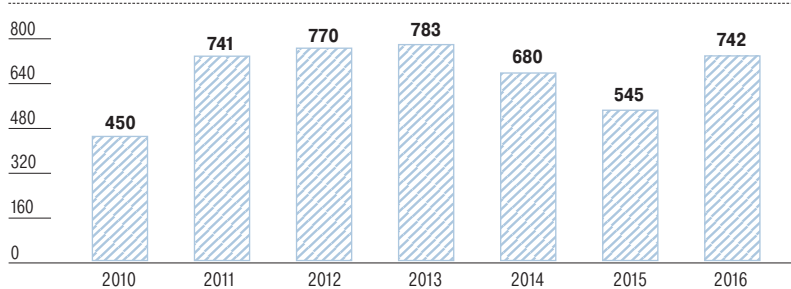
ЛИЗИНГ

Рынок лизинга растёт без реформ

ОБЪЕМ ПОЛУЧЕННЫХ ЛИЗИНГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ (МЛРД РУБ.) ИСТОЧНИК: RAEX



ОБЪЕМ НОВОГО БИЗНЕСА ЛИЗИНГОВЫХ КОМПАНИЙ (МЛРД РУБ.) ИСТОЧНИК: RAEX



— передовики производства —

Аналитики RAEX добавля-
ют, что в целом снизилась
и доля рынка государственных ком-
паний, составив 51% против 53% го-
дом ранее, что объясняется наращи-
ванием сделок частных игроков, в
том числе лизингодателей при бан-
ках и производителях. «Кроме то-
го, некоторые госкомпании в прош-
лом году существенно снизили объе-
мы лизингового бизнеса», — отмеча-
ют специалисты агентства, очевид-
но имея в виду прежде всего «ВЭБ-Ли-
зинг». Согласно материалам исследо-
вания, лизинговая «дочка» госкорпо-
рации «Внешэкономбанк» сократила
свое присутствие на рынке и по ко-
личеству сделок (на 23,5%), и по объе-
му нового бизнеса (на 56%), что, впро-
чем, не помешало ей остаться в пер-
вой пятёрке лидеров рынка по обоим
показателям.

Лизинговый бизнес стал менее
«столичным». Доля Москвы в новом
бизнесе компаний снизилась на 17
процентных пунктов, до 31%, доли
Санкт-Петербурга и Уральского фе-
дерального округа выросли до 14%
и 12% соответственно. «Как правило,
по мере восстановления лизингово-

го рынка концентрация на столице
продолжает падать, что также отме-
чалось в 2010 году», — комментиру-
ют эти итоги в RAEX.

Крупнейшим сегментом лизин-
гового рынка третий год подряд яв-
ляется лизинг легковых и грузовых
автомобилей, доля которого по ито-
гам 2016 года составила 35%, увели-
чившись в стоимостном выражении
на 31%. Авиализинг остался вторым
по объёму нового бизнеса сегментом,
сохранив с прошлого года свою долю
на рынке на уровне 21%, но в абсолют-
ном выражении сделки с авиатехни-
кой выросли на 36%. Продолжил те-
рять свои позиции железнодорож-
ный сегмент, сократив долю с 18% до
13%, однако впервые с 2012 года он
не показал существенного сокраще-
ния в абсолютном выражении. Ста-
билизацию в этом сегменте экспер-
ты RAEX связывают с восстановлени-
ем арендных ставок на грузовые ва-
гоны вследствие снижения профили-
та подвижного состава на железнодо-
рожных путях общего пользования.

Среди крупных сегментов, объём
которых превышает 5% в структуре
нового бизнеса российских лизин-
говых компаний, наибольший при-
рост показали сделки с морскими
и речными судами: доля этого сег-

мента за год выросла с 1,5% до 7,1%,
причем не менее 75% объёма нового
бизнеса с водным транспортом при-
шлось на клиентов всего двух компа-
ний — «Сбербанк Лизинга» и ГТЛК.
Значительный прирост, на 64%, по-
казал сегмент строительной и до-
рожно-строительной техники, а объ-
ём сделок с сельскохозяйственными
машинами почти утроился, сви-
детельствуют данные RAEX. Всего по
рынку из 17 крупнейших отрасле-
вых сегментов, выделенных в рам-
ках исследования, положительные
темпы прироста продемонстрирова-
ли 11, тогда как годом ранее рост на-
блюдался лишь в восьми отраслях.

Происходящее на рынке в 2016 го-
ду аналитики RAEX назвали в своем
исследовании «реактивным восста-
новлением», они полагают, что рынок
лизинга отреагировал на позитив-
ную макроэкономическую динами-
ку в России. По данным Росстата, сни-
жение ВВП России в 2016 году замед-
лилось до -0,2% (годом ранее -2,8%), а
объём промышленного производст-
ва показал прирост на 1,1% после па-
дения на 3,4% в 2015 году. Минэконо-
мики прогнозирует, что замедливша-
яся в прошлом году отрицательная
динамика инвестиций в основной
капитал по итогам 2017 года сменит-
ся на положительную, что, в свою оче-
редь, позитивно повлияет на планы
предприятий по обновлению основ-
ных фондов и обусловит дальнейший
рост лизингового рынка.

В 2017 году эксперты RAEX ожида-
ют рекордных показателей роста за
всю историю российского рынка ли-
зинга: согласно базовому прогнозу
агентства, в текущем году объём но-
вого бизнеса лизинговых компаний
может достичь 850 млрд руб., что бу-
дет соответствовать 15-процентно-
му росту. Но ситуацию на рынке сле-
дующего года эксперты предвосхи-
щать не торопятся ввиду грядущих
системных преобразований в от-
расли, анонсированных Минфином и
Центробанком РФ. «С 2018 года на
дальнейшую динамику и структуру
нового бизнеса влияние начнет ока-
зывать реформа регулирования фи-
нансового лизинга», — говорится в
аналитическом отчете RAEX.

Алексей Екимовский

По машинам!



— автолизинг —

**Несмотря на сокращение рынка
продаж коммерческих автомоби-
лей, механизм лизинга при прио-
бретении автотранспорта все ак-
тивнее используется рыночными
игроками. По данным рейти-
нгового агентства «Эксперт РА»,
в 2016 году доля лизинга в прода-
жах автомобилей выросла вдвое
по сравнению с прошлогодними
показателями — до 10%.**

В целом автолизинг уже третий
год подряд остается крупнейшим
сегментом отечественного лизинго-
вого рынка: его доля в бизнесе ли-
зинговых компаний в 2016 году
составила 35%. По сравнению с преды-
дущим годом эта доля несколько со-
кратилась (в 2015 году на автолизинг
приходилось 37%), но в стоимостном
выражении сегмент вырос за по-
следний год почти на треть, отмеча-
ется в исследовании «Эксперт РА».

В условиях замедления темпов
роста экономики автотранспорт
стал одним из самых востребован-
ных видов лизингового имуще-
ства по причине его высокой ликвид-
ности, считают аналитики агентст-
ва. Они также заметили, что в сег-
менте лизинга легковых и грузо-
вых автомобилей существенно на-
растали сделки госкомпаний, кото-
рые теперь стабильно входят в топ-
5 по объёму нового бизнеса с ав-
тотранспортом. Переориентация ли-
зингодателей на автолизинг приве-
ла к тому, что этот сегмент нарастил
свои позиции на лизинговом рынке

с 20% за 2013 год до 35% за 2016 год.
При этом в 2016 году доля легковых
машин в новом бизнесе лизинго-
вых компаний сократилась с 19,8%
до 17,6%, а доля грузовиков, наобо-
рот, увеличилась с 16,8% до 17,5%.

Прогнозы самих участников рын-
ка на 2017 год еще более радужные,
поскольку отрасль готовится к дав-
но ожидаемому росту продаж авто-
мобилей. «Можно смело говорить
о том, что авторынок в прошлом го-
ду достиг дна и в этом году начал
рост», — поделился с «Ъ» своими на-
блюдениями гендиректор «ВТБ Ли-
зинга» Андрей Коноплев. — Стати-
стика показывает, что в феврале
2017 года объём рынка новых лег-
ковых коммерческих автомобилей
в России превысил аналогичные по-
казатели годичной давности почти
на 20%. По его мнению, этому спо-
собствовали как отложенный спрос
и укрепление рубля, так и эффектив-
но работающие меры господдержки,
прежде всего программа льготного
лизинга Министерства промышлен-
ности и торговли РФ.

Вопреки прогнозам большинства
транспортных экспертов, запуск си-
стемы «Платон» и введение киломе-
тровых денежных сборов с владель-
цев большегрузных автомобилей не

Об эффективности программы
льготного лизинга Минпромторга
говорят и аналитики «Эксперт РА»,
напоминая, что в 2015 году бюджет
выделил на соответствующие субси-
дии 3,5 млрд руб., в 2016 году — 5 мл-
рд руб. Эти средства позволили пе-
редать в лизинг более 63 тыс. авто-
мобилей за последние два года, что
привело к увеличению объемов но-
вого бизнеса с автомобилями в 2015
году на 18%, в 2016 году — на 14%. По
оценкам агентства, без учета эффек-
та госсубсидий доля лизинга в сово-
купных продажах новых грузовых
и легковых автомобилей за послед-
ние два года выросла бы с 5% до 8%, а
не до 10%, как это произошло сейчас.

В 2017 году, учитывая позитив-
ное влияние на рынок, государство
предполагает удвоение объёма суб-
сидий по этой программе до 10 млрд
руб. Это, по оценкам агентства, при-
ведет к тому, что количество пере-
данных в лизинг автомобилей в рам-
ках госпрограммы может составить
порядка 50–60 тыс. штук, или око-
ло 20% от объёма нового бизнеса ли-
зинговых компаний в автосегменте.
«ВТБ Лизинг», являясь одним из ве-
дущих лизинговых операторов про-
граммы Минпромторга, фиксирует
повышенный спрос клиентов — так,
в марте более 43% сделок по автоли-
зингу компанией было оформлено в
рамках льготной программы.

Участники рынка отмечают, что
перезапуск госпрограммы льготного
лизинга в 2017 году позволит эксклю-
атантам коммерческого автотран-
спорта существенно снизить раз-
мер лизинговых платежей, которые
и так сегодня устремились вниз. «В
последнее время ставки снижаются
как по сделкам с коммерческим ав-
тотранспортом, так и по сделкам с про-
чими видами техники», — отмечает
Андрей Коноплев. По его словам, го-
споддержка дает весомую экономию
клиентам, если предмет лизинга
подпадает под условия программы
Минпромторга, а «общее улучшение
экономической ситуации, безуслов-
но, приведет к дальнейшему сниже-
нию лизинговых ставок». Трамотно
сочетая условия продуктов ведущих
лизинговых компаний с возможнос-
тями, предоставляемыми госпро-
граммой льготного лизинга, клиен-
ты могут добиться сниженной еже-
месячной нагрузки по лизинговым
платежам: в «ВТБ Лизинге» совету-
ют выбирать более длительные сро-
ки лизинга для решения задачи ми-
нимизации ежемесячных платежей.

Вопреки прогнозам большинства
транспортных экспертов, запуск си-
стемы «Платон» и введение киломе-
тровых денежных сборов с владель-
цев большегрузных автомобилей не

привели к сокращению этого сегмен-
та рынка. В 2016 году выросли как
объемы грузоперевозок автотран-
спортом, так и продажи новых грузо-
виков. Впрочем, одна из предсказан-
ных тенденций все же оправдалась:
наибольшими темпами стали расти
продажи грузовых автомобилей пол-
ной массой меньше 12 тонн, которые
не подпадают под действие «Плато-
на». В «ВТБ Лизинге» объясняют рост
спроса в этом сегменте в том числе
предоставлением субсидий в рамках
все той же госпрограммы поддержки
лизинга, а также тем, что на эту кате-
горию грузового автотранспорта сде-
лали ставку многие российские пред-
приятия автопрома.

Развивающимся сегментом ли-
зинга автомобильной техники мож-
но назвать и рынок пассажирских ав-
тобусов: по различным оценкам, их
продажи выросли на 15–19%. «Среди
факторов, способствующих росту, —
изношенность текущего парка авто-
бусов, наличие отложенного спроса,
влияние льготной программы Мин-
промторга РФ, а также ужесточив-
шиеся в ряде регионов требования к
пассажирским перевозчикам», — от-
мечает Андрей Коноплев. — Мы ви-
дим, что ведущие производители ав-
тобусов внедряют новую производ-
ственную политику, которая боль-
ше ориентирована на удовлетво-
рение потребностей заказчиков». По-
зитивное влияние на этот рынок так-
же оказывают планы России по про-
ведению чемпионата мира по футбо-
лу в 2018 году, добавляет он.

При условии сохранения государ-
ственного субсидирования в отноше-
нии газомоторной техники лизинго-
вые компании готовы активно раз-
вивать и этот сегмент автотранспор-
та. В «ВТБ Лизинге» рассчитывают, что
действовавшая в 2016 году льготная
госпрограмма по поддержке продаж
автотранспорта на сжиженном газе
весной будет продлена Минпромтор-
гом и на текущий год. По словам Ан-
дрея Коноплева, «потребители, при-
обретающие газомоторную технику,
по сути, сталкиваются с такими же
сложностями, что и покупатели элек-
тромобилей: отсутствие заправоч-
ных станций, высокая стоимость тех-
ники на вторичном рынке». Однако в данной
ситуации для многих клиентов все эти
сложности компенсируются за счет
существенных размеров госсубсиди-
й, что подтверждается практиче-
ским опытом «ВТБ Лизинга». Во вре-
мя действия программы в 2016 году
компания совместно с официальным
дилером КамАЗа компанией «РариТ-
ЭК» успешно реализовали совме-
стную программу лизинга автомоби-
лей и автобусов, оснащенных газоба-
лонным оборудованием.

Все предугадать нельзя,
но можно быть во всем уверенным



Выгодные страховые решения
для лизинговых компаний

- Наивысшие рейтинги надежности российских и международных агентств
- В десятке крупнейших участников рынка
- Надежная перестраховочная защита

8 (800) 100-44-40
звонок по России бесплатный
www.vtbins.ru

Лицензия на осуществление страхования
СИ № 3398 от 17.09.2015 г.
На правах рекламы.

огонёк в кармане



Получайте ещё больше новостей
в режиме реального времени

Читайте все материалы
газеты «Коммерсантъ»,
журналов «Огонёк», «Автопилот»,
«Weekend» и «Наука»

Слушайте прямой эфир
радиостанции «Коммерсантъ FM»

Смотрите Фотоархив
Оформляйте подписку
на журнал «Огонёк»
или приобретайте отдельные номера

ЛИЗИНГ

«Только взвешенный подход к делу приводит к победе»

Реформирование лизингового рынка должно быть обусловлено экономическими законами и соответствовать стадиям жизненного цикла отрасли. Такое мнение в интервью „Ъ“ высказал заместитель генерального директора «Газпромбанк Лизинга» **Максим Калинин**.

— мнение —

— Одна из самых актуальных тем в профессиональном сообществе — реформа лизингового рынка. По словам участников, отправной точкой этого процесса для правительства послужили финансовые проблемы «ВЭБ-лизинга», пострадавшего прежде всего от сложившегося профицита железнодорожных вагонов и банкротства «Трансаэро». На ваш взгляд, какова главная цель этой реформы?

— Прежде всего я не считаю, что ситуация с «ВЭБ-Лизингом» характеризует положение всей отрасли. По-моему, уже все игроки рынка высказали свое мнение по поводу причин. Такое ощущение, что рынок ищет виноватых в том, что началась реформа. Мы смотрим на ситуацию по-другому.

Основная причина кроется, безусловно, в экономике. Рынок лизинга относительно молодой и развивался достаточно самостоятельно. При этом «зачатки» регулирования были. В этом контексте не лишним будет вспомнить, что рынок лизинга лицензировался изначально. Еще в 1996 году в России вышло постановление «Об утверждении Положения о лицензировании лизинговой деятельности в Российской Федерации». Но эти «зачатки» регулирования лизингового рынка в итоге не получили развития, поскольку лизинг можно было обозначить в уставной деятельности любой компании.

Позже ввели регистрацию и отчетность перед Росфинмониторингом. За последние годы было много потрясений: меняются конъюнктура рынка и правоприменительная практика, притом что права добросовестных клиентов и лизингодателей остаются незащищенными, соответственно, назревает необхо-

димость законодательных изменений. Любое реформирование диктуется экономическими законами и стадиями развития отрасли. Не стоит забывать, что лизингодатели сами инициировали изменения, а в обмен могут получить регулирование.

Также хочу отметить, что те же лизинговые компании, которые существуют при крупных банках, они и так находятся под надзором Центрального банка, ведь лизинговая компания, пусть и дочерняя, является таким же заемщиком, как и все остальные. Не бывает такого, чтобы лизинговая компания работала бесконтрольно и не отчитывалась перед материнским банком, а тот, в свою очередь, скрывал эту информацию от регуляторов.

— От банкротства «Трансаэро» пострадал не только «ВЭБ-лизинг», но и несколько других крупных лизинговых компаний. Насколько эта ситуация повлияла в целом на сегмент авиализинга в России?

— О ситуации с «Трансаэро» существуют различные мнения, но для многих профессионалов это не стало проблемой, которая повлияла на рынок авиализинга в целом. К сожалению, не только в нашей отрасли, но и во многих других люди начинают менять свои подходы к бизнесу лишь после того, как дело дошло до разрушительных последствий, хотя было бы более грамотно предвосхищать и предотвращать возможные риски на стадии заключения сделки.

Основная ошибка лизингодателей, которые предоставляли самолеты «Трансаэро», на мой взгляд, состоит в том, что многие продолжают относиться к предметам лизинга как к «неодушевленному предмету». При чем для них не важно, что это воздушный флот, вагоны или спецтехника, главное — заключить сделку с выгодной ставкой и получать выплаты до



ПРОДОЛЖЕНИЕ ГАЗПРОМБАНК ЛИЗИНГ

того момента, как объект будет полностью выкуплен клиентом. Это, кстати, относится и к железнодорожному рынку, который оказался «внезапно» перенасыщен новыми вагонами.

«Газпромбанк Лизинг» — одна из немногих компаний, которая практически без последствий пережила падение на рынке железнодорожных перевозок. И все потому, что у нас свой особенный подход и оценка рисков. Мы очень глубоко смотрим на рынок и оцениваем стоимость вагона при его приобретении — ежедневную ставку его эксплуатации, а также постоянно проводим мониторинг загрузки и объемов перевозок. Потому что понимаем, что только взвешенный подход к делу приводит к победе.

— И все-таки «Газпромбанк Лизинг» планирует заниматься авиализингом или это очень сложный рынок и возможны новые проблемы?

— Мы живем в активном рынке, и нам интересна любая отрасль, в которой существует потребность финансирования. Сейчас мы работаем над программой авиализинга, основными принципами которой станут глубокая детализация отраслевой специфики, ориентация на потребности рынка и, безусловно, изучение и применение лучших практик. Как я уже говорил, нам свойственно под-

ходить максимально взвешенно к каждому стратегически важному решению. Наша главная ценность — качество лизингового портфеля. Сегодня мы «премиально надежны» по сравнению с конкурентами. Уровень просроченной задолженности у нас менее 0,5%, когда в среднем по рынку мы видим 5–7%.

— Значит, это будет только операционный лизинг?

— Рынок диктует условия. Международный рынок работает на поле операционного лизинга самолетов уже много лет, это устойчивый тренд. Большинство перевозчиков больше не используют финансовый лизинг, поскольку они не намерены становиться собственниками самолетов. В таких проектах крайне важно очень внимательно следить за жизненным циклом самолета, поскольку от условий и качества его эксплуатации зависят и экономика проекта, и варианты последующей эксплуатации воздушного судна или его реализации в будущем.

Хочу отметить, что сегодня лизинговые компании стали хорошо понимать этот бизнес, наняли высококлассных специалистов из отраслевой среды и очень внимательно следят за рыночными процессами.

Лизинговые компании сегодня накопили огромный опыт, который готовы делиться с операторами.

Сейчас на железнодорожном рынке идут профессиональные дискуссии и разрабатываются судьбоносные решения, в частности на площадках Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД или Совета операторов железнодорожного транспорта, однако позиция лизинговых компаний там никак не представлена. Не факт, что все лизинговые компании будут принимать активное участие в решении системных железнодорожных проблем, но, на мой взгляд, им нужно хотя бы предоставить такую возможность.

И в подтверждение моих слов можно привести программы Минпромторга России по поддержке реального сектора, которые осуществляются по лизингу. Несколько лет успешно действует программа «Инновационные вагоны» — она, конечно, меняется, но меняется и рынок.

Именно лизинг является гарантом применения средств поддержки, поскольку через нас субсидии доходят до реальных потребителей и используются целевым образом, и, полагаю, именно поэтому сейчас обсуждается новая программа «Локомотивы» по субсидированию приобретения тягового состава.

— В каких направлениях вы видите рост в ближайшем будущем?

— Безусловно, перспективным сегментом являются морские и речные суда и вообще все, что связано с водным транспортом. Мы видим огромный потенциал рынка, поскольку средний износ практически по всем промышленным судам составляет около 90%. Это та отрасль, на которой мы делаем долгосрочный акцент, поскольку видим у различных компаний многолетние программы обновления и модернизации флота.

У нас есть успешно реализованные кейсы и очень обширный план сделок как в части судостроения, так и в части лизинга уже построенного флота, рассматриваем сделки по рефинансированию приобретенных судов. Сейчас наша компания пока находится в стадии детальной проработки этого направления: привлекаем материнский банк к разработке сбалансированной концепции финансирования, набираем квалифицированную экспертную команду.

— Справится ли промышленность?

— Безусловно, это один из самых важных вопросов. На сегодняшний день принятые на самом высоком уровне стратегические решения о поддержке гражданского судостроения позволяют быть уверенными в том, что эта отрасль в ближайшие годы будет активно развиваться. Сейчас идут дискуссии о предоставлении 33 млрд руб. из бюджета на реализацию лизинговых программ в судостроении, которые позволят обновить на российских верфях свыше 130 различных судов.

Учитывая столь значительный размер господдержки, мы считаем критически важным распорядиться этими средствами в рамках рыночной концепции, что создаст условия для полноценного саморазвития отрасли. — Могут ли лизинговые компании сами напрямую инвестировать в модернизацию российских верфей?

— Лизинг применим в принципе в любом производственном цикле и отрасли. С помощью лизинга и его преференций и возможностей можно приобрести и производственные площадки, и построить «в поле» завод «под ключ». Все зависит от проекта, опыта его инициатора и исполнителя.

— Каковы перспективы рынка в сегменте рыбопромысловых судов?

— Сегодня нашим рыбакам выгоднее купить судно производства прошлого века, вложить \$500 тыс. в его модернизацию и получить какой-то реальный доход. Альтернативный вариант — заплатить \$25 млн за новое современное судно, но когда оно окупится и каков будет доход от эксплуатации — неизвестно. Здесь, конечно же, на первый план выходят меры господдержки и субсидии, поскольку развитие этого направления стало жизненно важным для транспортной и рыбопромышленной отраслей экономики. По моему убеждению, без достаточной господдержки этого сегмента рыбаки продолжат выходить в море, в сущности, на «корытах».

Интервью взял
Алексей Екимовский

www.peugeot.ru

до 2,5 т

НОВАЯ ВЕРСИЯ
PEUGEOT BOXER
от 1 202 000 РУБЛЕЙ*

kg

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
ДО 1,5 т

m³

ПОЛЕЗНЫЙ ОБЪЕМ
ДО 17 м³

l / 100 км**

РАСХОД ТОПЛИВА
7,4 л / 100 км**

ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ
ТРАНСФОРМАЦИИ

BOXER

*Стоимость рассчитана для Peugeot Boxer Фургон L1H1, полной массой 2,49 т, 2,2 HDi 130 л.с. 2017 года выпуска при условии предоставления продавцом розничной скидки в размере 130 000 рублей с учетом НДС, скидки 120 000 рублей с учетом НДС по программе трейд-ин «Peugeot с пробегом» и скидки при покупке автомобиля в лизинг в размере 10% от рекомендованной розничной цены. Количество автомобилей ограничено. **Расход топлива указан для версии L1H1, эксплуатации в смешанном цикле. Предложение не является офертой, действует с 17.04.2017 по 31.05.2017. Подробности – у официальных дилеров и на сайте www.peugeot.ru. Реклама.

PEUGEOT BOXER

MOTION & EMOTION

ЛИЗИНГ

«В результате реформы повысится финансовая устойчивость лизинговых компаний»

На вопросы "Ъ" о целях, методах и ожидаемых результатах реформы лизинговой отрасли в России ответил ее главный куратор советник первого заместителя председателя Банка России **Сергей Моисеев**.

— официально —

— Какие решения уже были приняты регулирующими органами в ходе реформирования лизингового рынка в РФ?

— Подготовка реформы рынка лизинга началась весной 2016 года после проведения Банком России его исследования и анализа. Для разработки предложений была сформирована межведомственная рабочая группа при Минфине, в ее структуре было создано несколько рабочих подгрупп, в которые вошли представители лизинговых компаний. Каждая подгруппа подготовила свои предложения, которые и были включены в пакет предложений по реформе отрасли.

К весне 2017 года Банк России согласовал разработанный совместно с Минфином план реформы рынка финансового лизинга. Этот план предусматривает подготовку законопроекта по регулированию рынка лизинга, переход лизинговых компаний на международные стандарты финансовой отчет-

ности (МСФО), работу над законопроектами, вносящими изменения в Гражданский кодекс и Налоговый кодекс.

Минфин и Банк России разработали первый законопроект, который сейчас готовится к внесению в Госдуму. Его основные положения включают создание реестра лизинговых компаний, размер минимального капитала лизинговых компаний, обязательное содержание в фирменном наименовании слова «лизинг» или производных от него слов, запрет на осуществление лизинговыми компаниями некоторых видов деятельности, введение саморегулирования, перечень полномочий Банка России, включая установление формы, порядка и сроков представления отчетности, а также положения переходного периода.

— К каким позитивным изменениям приведут эти действия, как и когда проявится объективный результат?

— В результате реформы повысится финансовая устойчивость лизинговых компаний,



прозрачность их деятельности, укрепится доверие к ним со стороны кредиторов и инвесторов. Этому, в частности, будут способствовать требования к размеру минимального капитала, введение саморегулирования, предполагающего разработку и внедрение общих стандартов деятельности в части управления

рисками и внутреннего контроля. Изменения в бухгалтерском учете и отчетности позволят гармонизировать учет с МСФО. В результате должна снизиться стоимость привлечения лизинговыми компаниями финансовых ресурсов с рынка, в том числе на рынке облигаций. Это, в свою очередь, позволит снизить стоимость лизинга и увеличить сроки финансирования. Поправки в Гражданский кодекс призваны защитить имущественные права лизинговых компаний.

— Каковы основные риски в процессе реализации реформы и насколько они существенны?

— Компании, которые не могут или не желают соответствовать новым правилам, должны будут уйти с рынка лизинга. Они смогут заниматься смежным бизнесом — арендой или продажей имущества в расщину, то есть работать в другой юридической форме. Но при этом экономических и правовых преимуществ лизингодателей у них не будет. Кроме того, создание реестра лизинговых компаний позволит изъять рынок от серых лизингодателей, использующих механизм лизинга исключительно для уклонения от налогообложения или получения субсидий от государства.

Саморегулирование при установлении требований к системе управления риска-

ми и внутреннему контролю может привести к затратам для тех компаний, которые пренебрегали внедрением лучших практик корпоративного управления, а переход на новый план счетов и учет потребует обучения персонала и расходов на ИТ. Внедрение вышеперечисленных новаций будет иметь положительный эффект как для самого рынка лизинга, так и для тех компаний, которые пользуются лизинговыми продуктами.

— Каким должен быть минимальный размер собственных средств у лизинговой компании?

— Предполагается, что минимальный размер собственных средств у лизинговой компании с активами до 500 млн руб. должен будет составлять 20 млн руб., а для компаний с активами от 500 млн руб. — 70 млн руб.

— Должны ли быть ограничения для иностранных игроков на российском лизинговом рынке?

— Реформа не предусматривает ограничений деятельности иностранных лизинговых компаний, которые предоставляют услуги российским организациям. Отечественные предприятия смогут привлекать лизинговое финансирование от нерезидентов.

Беседовал
Алексей Екимовский

Законы лизинга

— реформа —

Несмотря на органичный и внушительный рост рынка лизинга в России, государство не отказывается от планов радикальных реформ в отрасли, намереваясь предотвратить возможные кризисы в будущем. У лизинговых компаний предложенные законопроекты вызывают тревогу: они опасаются того, что введение регулирования с целью снизить потенциальные риски приведет к реальному росту издержек и сжатию рынка.

Как это обычно бывает в России, стартовый импульс давно назревшим реформам правительство дает только тогда, когда сталкивается с серьезной проблемой. Так и нынешняя реформа лизингового рынка, которая сейчас приобретает судьбоносный характер для отрасли, в 2015 году была спровоцирована тяжелым финансовым кризисом крупнейшей российской лизинговой компании «ВЭБ-лизинг», неудачная деятельность которой серьезно подорвала финансовые результаты материнской госкорпорации «Внешэкономбанк».

Когда известия о финансовых проблемах ВЭБа дошли до правительства, «ВЭБ-лизинг» уже имел на балансе около 65 тыс. грузовых вагонов, за которые операторы перестали платить из-за кризиса перепроизводства на железнодорожном рынке, 35 магистральных самолетов авиакомпании «Трансаэро», остановившей полеты, а генеральный директор лизинговой компании сбежал «на лечение» в Швейцарию.

Высокопоставленные чиновники во главе с первым вице-премьером Игорем Шуваловым, разруливая ситуацию с проблемными госактивами «в ручном режиме», решили позаботиться и о системных решениях, поручив Минфину, Центральному банку и ряду других причастных к теме лизинга органов власти принять меры по недопущению таких ситуаций в будущем.

Не прошло и года, как ЦБ и Минфин разработали реформы, призванные кардинально повысить финан-



Банкротство «Трансаэро» выступило спусковым механизмом для начала реформ на рынке лизинга

совую устойчивость лизинговых компаний, включая введение госрегулирования на рынке лизинга, внесение поправок в федеральное законодательство о лизинге и банковской деятельности, в Налоговый и Гражданский кодексы, а также введение саморегулирования в отрасли (см. интервью советника председателя ЦБ РФ Сергея Моисеева на этой же странице). Значительная часть предлагаемых мер перечислена в разработанном Минфином законопроекте, публичное обсуждение которого, как сообщили «Ъ» в пресс-службе ЦБ, завершится 21 апреля, а затем в соответствии с установленными процедурами проект закона будет готовиться к внесению в Госдуму.

Грамматика реформ

Ключевая для отрасли новация законопроекта состоит в небольшой

поправке к закону «О Центральном банке РФ», благодаря которой организации, ведущие лизинговую деятельность, вносятся в перечень «некредитных финансовых организаций» (НФО). С принятием такой поправки ЦБ получит права и обязанности по регулированию лизингового рынка и надзору за его деятельностью, а лизинговые компании — статус финансовых организаций и встанут в один ряд с банками, пенсионными фондами, депозитариями, страховыми, клиринговыми, микрофинансовыми и прочими организациями, имеющими жесткие рамки и ограничения в части ведения бизнеса. Все эти компании обязаны формировать и представлять в ЦБ расширенную финансовую отчетность — так называемый единый план счетов, созданный регулятором на базе отчетности для банков.

Что же касается изменений базового для отрасли закона «О финансовой аренде (лизинге)», законопроект Минфина предполагает создание

«реестра субъектов лизинговой деятельности», в котором обязаны состоять все российские юридические лица, занимающиеся лизингом, а отсутствие в нем или исключение из него автоматически лишает компанию права заниматься такой деятельностью. Ведение реестра, разработка перечня и форм документов для внесения сведений, принятия решения о включении или исключении из него лизинговых компаний закрепляется за Банком России, который в установленном им же порядке будет публиковать сведения из реестра в интернете.

Если законопроект будет принят в нынешней редакции Минфина, всем компаниям, имеющим в своем наименовании слово «лизинг» или его производные, придется либо зарегистрироваться в реестре и получить статус НФО, либо исключить эти слова из названия. А тем лизинговым компаниям, у которых слова «лизинг» в наименовании по каким-то причинам не было, стоит забла-

говременно побеспокоиться о перерегистрации уставных документов: в законопроекте сказано, что оно там быть «должно», иначе компания не сможет попасть в реестр.

Для лизинговых компаний, как и для ряда других участников финансового рынка, предполагается установить жесткие требования к достаточности собственного капитала, дифференцированного по размеру активов: с 1 января следующего года минимальный размер собственного капитала для крупных игроков с балансовой стоимостью активов 500 млн руб. и более установлен законопроектом на уровне 30 млн руб., для компаний с меньшими активами — на уровне 10 млн руб. Положения о переходном периоде предполагают, что эта планка будет ежегодно увеличиваться и достигнет к 2020 году 70 млн руб. для крупных и 20 млн руб. для средних и небольших лизинговых компаний.

Методика определения собственных средств также будет устанавли-

ваться ЦБ, равно как и форма, порядок и сроки предоставления отчетности, «в том числе бухгалтерской», которая теперь в обязательном порядке должна быть заверена независимым аудитором. Законопроектом оговорено, что в целях регулирования и выполнения своих задач ЦБ будет вправе запрашивать «иные документы и информацию», в том числе о происхождении средств, полученных лизинговой компанией от ее акционеров.

Законопроект прямо запрещает физическим лицам заниматься лизинговой деятельностью, а лизинговым компаниям — привлекать средства граждан и ИП через займы, за исключением случаев, когда такие лица являются акционерами этих компаний или приобретают облигации на публичном рынке. Исключение сделано также для однократных крупных займов от физических лиц и ИП на сумму свыше 1,5 млн руб. при условии, что долг лизинговой компании перед таким кредитором не снизится в течение всего срока договора ниже 1,5 млн руб.

Еще две статьи законопроекта обязывают лизинговые компании «организовать и осуществлять внутренний контроль» и «организовать систему управления рисками» в своих организациях, хотя никаких конкретных указаний на то, каким способом это должно быть сделано, в документе нет. Нет и упоминания о санкциях для тех компаний, которые позволяют себе эту обязанность проигнорировать или выполнить формально.

Впрочем, выявленные регулятором нарушения в деятельности лизинговых компаний позволяют ему выдавать участникам рынка обязательные для исполнения предписания и даже исключить из реестра за многократные нарушения закона или за отсутствие членства в саморегулируемой организации. В этом случае лизинговая компания не сможет вернуться в реестр как минимум в течение одного года, при этом удалить из названия слово «лизинг» нужно будет в течение трех месяцев с момента исключения из реестра.

с21

Реклама

От сложных задач к простым решениям

ВТБ ЛИЗИНГ

+7 (495) 514-16-51, www.vtb-leasing.ru

АО ВТБ Лизинг

ЛИЗИНГ

«Нам есть что терять»

Как президенту Объединенной лизинговой ассоциации (ОЛА), генеральному директору АО «Сбербанк Лизинг» **Кириллу Цареву** приходится защищать интересы всех членов крупнейшего в России профессионально-объединения лизинговых компаний, но это не мешает ему иметь и собственную позицию в отношении реформы лизингового рынка.

— мнение —

— **Какова позиция ассоциации по поводу предложенных реформ рынка лизинга в России?**
— В ОЛА более 70 участников по всем регионам России, и для нас принципиально важно, чтобы при реформе были учтены интересы не только крупных игроков или отдельных сегментов лизинга. Это особенно важно для региональных лизинговых компаний, бизнес которых может усложниться из-за появления внезапных дополнительных требований государства. Поэтому, как профессиональное объединение, мы смотрим на происходящее с некоторой настороженностью. Но хочу подчеркнуть, что при этом мы ни в коем случае не противопоставляем себя регуляторам. Мы считаем, что перед введением каких-либо изменений очень важно понимать, что принесет реформа для конкретных игроков и для отрасли в целом. А для этого нужно открыто обсуждать не только плюсы реформы, но и видеть ее минусы и риски. Нам это важно, и нам есть что терять.
— **Какие главные риски вы уже видите?**
— Один из краеугольных камней реформы — новый статус «некредитной финансовой организации» (НФО) для лизинговых компаний. Мы категорически против этого, если в результате лизинговые компании будут обязаны вести учет по методологии ЦБ, которая, в сущности, разработана для банковских организаций. Это однозначно приве-

дет к дополнительным издержкам. Причем крупные игроки, знакомые со спецификой отчетности банков, наверняка это перенесут легче, а для небольших компаний, которые столкнутся с этим впервые, это обойдется значительно дороже. В итоге они будут вынуждены решать дилемму: либо перенести эти издержки на клиентов (если смогут), либо сократить свою прибыль, либо вообще уйти с рынка и перестать заниматься лизингом. При этом нам не очень понятны преимущества перехода на НФО.
Еще один важный момент — сроки имплементации изменений в учетной политике. Одно дело, когда бизнес должен привести свою учетную политику в соответствие с новыми требованиями за семь-десять лет, другое — за год. Разработка нового софта, обучение персонала новым правилам учета — на все это понадобятся силы, время и деньги. А теперь представьте себе, что все это нужно будет обеспечить одновременно в сотне компаний! У нас сейчас и так дефицит IT-специалистов, а значит, их услуги станут еще дороже. И снова это ударит по небольшим частным компаниям сильнее, чем по крупным. Поэтому мы считаем, что нужно предусмотреть комфортный переходный период, чтобы компании могли спокойно адаптировать свои процессы под новые правила и не понести существенные потери.
— **Регуляторы считают целесообразным введение саморегулирования на рынке лизинга. Когда, на ваш взгляд, может по-**



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ОБЪЕДИНЕННОЙ ЛИЗИНГОВОЙ АССОЦИАЦИИ

явиться первая такая саморегулируемая организация (СРО)?
— Только тогда, когда появится соответствующий закон. Для ОЛА это не новый вопрос: мы его обсуждали в 2009–2010 годах и даже подготовили тогда все необходимые документы для создания СРО. Но вопрос саморегулирования действительно очень сложный.
Если это необязательный элемент, то получается достаточно странная ситуация, когда одна группа организаций добровольно берет на себя какие-то ограничения и обязательства, а остальные участники рынка могут их игнорировать. В СРО подобного плана я лично не очень верю. Да и практически о смысле в этом тоже не вижу.
Если же появится закон, в соответствии с которым этот вид деятельности в обязательном порядке будет подлежать саморегулированию, то, конечно, мы готовы к созданию СРО. Собственно, диалог о ее создании уже идет. Другой вопрос, чего мы ждем от регулирования и почему выбран вариант именно саморегулирования.
— **Одна из декларируемых целей реформ — некое упорядочивание рынка...**

— Честно сказать, мне странно слышать, что у нас на рынке существует какой-то «беспорядок». Мы считаем, что лизинг — это вполне публичный рынок. Компании, активно работающие в этом сегменте, всем известны и всегда на виду. Они участвуют в независимых рейтингах и рэнкингах, заполняют соответствующие опросные формы и отчетность, которую регулярно публикует «Эксперт РА» — все это, как правило, члены ОЛА. При этом все они кредитуются в банках и через них видны ЦБ. ЦБ может получить практически любую информацию. Часть компаний привлекают облигации, что, на наш взгляд, делает их еще более прозрачными, так как они должны обеспечить еще большее раскрытие информации перед рынком и регулятором.
Наверное, есть какой-то другой сегмент рынка, который менее публичен. Вопрос о том, способен ли он нанести существенный вред стабильности российской экономики. Думаю — нет, так как его доля, скорее всего, незначительна, иначе мы бы их увидели.
Декларируемая цель реформы — это то, что нам, как участникам рынка, станет лучше. Однако как именно станет лучше, не сказано. Одна из ключевых идей заключается в том, что банки станут дешевле финансировать лизинговые компании. На мой взгляд, это станет возможно вследствие реформирования учета, что уже предусмотрено Минфином. Какую роль и в каком объеме сыграет регулирование — сказать сложно.
Вот и возникает дискуссия: практикам понятны минусы и не полностью очевидны плюсы реформы, а теоретикам нравятся плюсы, и они уверены в том, что они более значимы, чем будущие минусы. Мы стараемся быть конструктивными для сближения этих позиций.
— **В проекте закона всем лизинговым компаниям необходимо будет иметь в своем названии слово «лизинг» или производные от него. Что это меняет?**
— По мнению членов ОЛА, совершенно не обязательно иметь в названии слово «ли-

зинг», чтобы заниматься лизингом. Если авторы реформы считают, что это необходимо, мы бы хотели, чтобы это решение было логически обосновано. Повторюсь, угрозы со стороны тех, кто «тайком» от властей занимается лизингом, я лично не вижу. Нужно ли стремиться к еще большей прозрачности и упорядоченности рынка? Наверное, нужно, мы с этим не спорим. Но дальше встает вопрос о том, как это сделать правильно, чтобы эффект был выше трудозатрат.
— **Так все-таки можно ли этого добиться с помощью СРО?**
— Конечно можно. Но насколько именно этот подход оптимален? Это, собственно, и есть основной элемент дискуссии, которая до сих пор продолжается. Я надеюсь, что когда законопроект будет проходить официальные слушания, мы сможем конструктивно обсудить различные варианты дальнейшего хода реформы. Мы все говорим о необходимости повышения уровня конкурентоспособности экономики и снятия барьеров. Вместе с тем порой улучшения на бумаге не всегда приводят к желаемому результату на практике. Мы бы хотели, чтобы было более четко определено, в том числе в цифрах, чего именно мы хотим добиться в результате реформы и кто в конечном итоге будет отвечать, если результат окажется другим.
Поэтому если говорить в целом, то я поддерживаю идею большей прозрачности рынка и необходимости задать вектор ее развития. Без участия государства в определении этой политики, безусловно, не обойтись. При этом нельзя отрицать те успехи, которых добилась отрасль за более чем за 25 лет истории своего существования. Это нужно помнить, когда мы хотим что-то изменить или реформировать.
Мы готовы к диалогу, и этот диалог сейчас активно идет. Конечно, мы хотим, чтобы наш голос слышали сильнее, но кто не хочет, чтобы его слышали?
**Беседавал
Алексей Екимовский**

Законы лизинга

— реформа —

С20 Отдельные пункты законопроекта закрепляют возможность появления на рынке лизинга саморегулируемой организации (СРО), которая сможет взять на себя часть функций, возложенных до этого на ЦБ, и будет аккумулировать необходимую информацию о деятельности лизинговых компаний в соответствии с указаниями регулятора. Если такая организация будет создаваться до 1 января 2019 года, то для получения статуса СРО ей будет необходимо иметь в своем составе не менее 20 членов, причем аффилированные лица компаний будут учитываться в качестве одного участника рынка. После этого срока достаточность членов СРО будет определяться в соответствии со специальным законом «О саморегулировании».

Цена регулирования

Основные концептуальные положения нынешней реформы сформировались на основе результатов исследования, в ходе которого Центрбанк проверил ситуацию на лизинговом рынке с точки зрения влияния на банковский сектор и в целом на экономику, рассказывает управляющий директор Национального рейтингового агентства (НРА) Павел Самиев. Анализ показал, что множество проблемных компаний, допустивших дефолт по облигациям и не сумевших отвечать по обязательствам перед банками, как правило, заранее имели все признаки финансово неустойчивой модели бизнеса: низкий уровень достаточности собственного капитала в сочетании с высокой долговой нагрузкой, низким качеством активов и неэффективной системой управления рисками. «Нагрузка большая, капитала не было, риск-менеджмент плохой, как итог — дефолт по обязательствам», — транслирует выводы ЦБ Павел Самиев, подчеркивая, что подобное было характерно и для крупных, и для небольших лизинговых компаний.
«По нынешним ставкам фондирования для лизинговых компаний мы видим, что даже при высоких кредитных рейтингах они финансируются дороже: кредитные ставки и доходность по выпускаемым облигациям у них выше, чем у компаний с такими же рейтингами. Это значит, что инвесторы в ситуации с лизинговыми компаниями видят возможность получить некую премию за риск. То есть лизинговый бизнес сам по себе несет дополнительные риски, и рынок это учитывает», — заключает господин Самиев.
Эти риски переносятся на банковский сектор, который становится основным кредитором в случае дефолта, а главная задача ЦБ как надзорного органа — минимизировать подобные риски, а по возможности — исключить совсем. Через инструменты регулирования надзорный орган хочет защитить банки от рисков неплатежей со стороны лизинговых

компаний, а те, в свою очередь, получают от банков дополнительные кредиты на развитие бизнеса. «Конечная цель реформы — сделать так, чтобы кредитование лизингового рынка со стороны банков выросло, причем в целом, а не только за счет фондирования их лизинговых «дочек», — говорит Павел Самиев.
Между тем, как показал опрос, 7% руководителей крупнейших российских лизинговых компаний, далеко не все участники рынка убеждены в безусловной пользе от реформы в предложенном регулятором варианте. Наоборот, многие из них указывают на риски и издержки, которые могут нивелировать эффект от позитивных элементов или вовсе сделать цели ЦБ недостижимыми.
По мнению гендиректора «Сбербанк Лизинг» Кирилла Царева, вопрос о том, какую пользу принесет принятие законопроекта о лизинге, — один из самых главных. «На наш взгляд, документ должен четко обозначить цели регулирования, а в идеале — четкие целевые показатели, как говорят в бизнесе, КРП. В нем также нужно четко прописать, как к этим КРП мы будем идти, а если мы к этим показателям не придем — кто за это будет отвечать», — сказал он. 7%. «При этом необходимо отметить, что реформа предполагает несколько этапов, и есть риск того, что не все этапы будут реализованы. Было бы правильно реализовать реформу комплексно, а не по частям», — полагает гендиректор «Сбербанк Лизинга».

Участники рынка отмечают, что регулятор нечетко задал основную вектор реформ. «Лизинговой отрасли было анонсировано несколько блоков существенных изменений, каждый из которых находится в разной степени проработки», — говорит генеральный директор «ВТБ Лизинга» Андрей Коноплев. — Вариативность масштабов изменений — от введения чисто регуляторных функций до изменения природы лизинга, поэтому преждевременно давать оценку реформе в целом».

По мнению Андрея Коноплева, следствием появления новых требований к участникам рынка не станет ни рост рентабельности лизинговых компаний, ни снижение стоимости лизинга для потребителей. «Каждое из перечисленных изменений повлечет как минимум рост административно-хозяйственных расходов и не будет способствовать росту прибыли участников рынка», — поясняет он. — Мы опасаемся, что реформа лизинговой отрасли может привести к ухудшению финансового состояния лизинговых компаний и увеличению стоимости лизинга для лизингополучателей, что в конечном счете вызовет сжатие рынка лизинговых услуг».

В «ВТБ Лизинг» обращают внимание на риски, связанные с тем, что правила игры в переходный период не установлены. «Отрасль не получила ответа на вопрос, какая судьба ждет действующие договоры лизинга», — говорит Андрей Коноплев. —



нии уже сформированы все необходимые компетенции, учтены лучшие мировые практики, используемые в системе риск-менеджмента и при корпоративном управлении, а отчетность по МСФО компания составляет с 2005 года.
«Сейчас более 60% новых сделок приходится на первую десятку крупнейших лизинговых компаний, а после реформы концентрация рынка еще усилится, ведь некоторым компаниям придется уйти из-за несоответствия установленным регулятором критериям», — признает господин Зотов. — Но это будут небольшие игроки, деятельность которых не оказывает существенного влияния на рынок». Оставшиеся компании повысят качество ведения бизнеса, а в перспективе получат более дешевое фондирование, полагает гендиректор «Трансфин-М».

Больше нормативов, хороших и разных
Павел Самиев отмечает, что минимальные требования по капиталу существуют на всех финансовых рынках. Для различных сегментов, будь то банковский сектор, страхование или микрофинансовые организации, этот минимальный размер разный и зависит от профиля деятельности компании и общей капитализации сегмента. «Я считаю, что любая финансовая организация, которая берет на себя кредитный, фондовый или иные риски, должна иметь достаточный капитал, который позволит их абсорбировать. И совершенно очевидно, что для компании с многомиллиардными объемами контрактов для хеджирования подобных рисков 1–2 млн руб. будет мало», — говорит он.
Введение финансового барьера для других видов финансовых организаций повысило надежность этих сегментов и снизило риски кредиторов, продолжает господин Самиев. «Введение такого норматива для лизинговых компаний имеет ту же цель: установить минимальный барьер для входа на рынок. Как ни странно, такой норматив установлен даже для рейтинговых агентств, хотя понятно, что такие агентства не берут на себя никаких финансовых рисков», — отмечает управляющий директор НРА. «Капитал является важным фактором устойчивости лизинговой компа-

нии: он необходим как для компенсации разницы между банковским дисконтом и авансом клиента, так и для исполнения обязательств перед банком в случае ухудшения платежной дисциплины лизингополучателя», — соглашается с ним Дмитрий Зотов. Кроме того, если участники рынка хотят участвовать в программах по субсидированию лизинговых контрактов, он считает вполне допустимым предъявлять к ним требования, аналогичные тем, которые предъявляются к уполномоченным банкам. Таким образом будет достигнута одна из дополнительных целей реформы, названных ЦБ, чтобы под видом лизинговых схем компании не тянули субсидии из бюджета.
Обозначенные в законопроекте цены «входного билета» для лизинговых компаний Павел Самиев считает «сравнительно небольшими», добавляя, что для некоторых других сегментов финансового рынка этот норматив исчисляется сотнями миллионов рублей. При этом он признает, что в вопросе установления конкретных сумм есть своя «тонкость». «Сложности возникают у тех игроков, чей собственный капитал сегодня значительно меньше установленного предела — на рынке существуют весьма крупные по масштабам бизнеса компании, собственный капитал которых никак не соответствует заявленным в законопроекте размерам», — отмечает он, добавляя, что таким игрокам потребуется срочно докапитализировать свою компанию, сливаться с другими участниками или уходить с рынка совсем.
В «ВТБ Лизинг» с этим согласны, но на «тонкости» вопроса смотрят с несколько большей тревогой. «Мы не возражаем против введения нормативов по капиталу», — говорит Андрей Коноплев. — Важно оценить, какое количество лизинговых компаний, существующих сегодня на рынке, будет соответствовать новым требованиям или сможет безболезненно до них подтянуться. Необходимо определить участников рынка, которые будут не в состоянии соответствовать заявленным требованиям — это может коснуться значительного количества региональных, нишевых компаний». По результатам исследований Объединенной лизинговой ассоциации более половины лизинговых компаний располагают капиталом менее 20 млн руб., и важно учитывать эти данные, подчеркивает господин Коноплев.
По словам Павла Самиева, причины такой ситуации в том, что для развития бизнеса лизинговые компании предпочитали кредиты прямым инвестициям. «Порой даже акционеры лизинговых компаний для фондирования использовали механизмы кредитования, а не взносы в капитал: так им было удобнее и проще», — рассказывает господин Самиев, подчеркивая, что лизинговые компании при банках, как правило, финансируются как раз таким способом.

ЛИЗИНГ

Крупный бизнес почувствовал вкус к аренде

Лидеры российского рынка финансового лизинга стали активнее развивать спектр своих услуг за счет операционной аренды имущества, рассчитывая привлечь дополнительное финансирование и увеличить размеры собственного бизнеса.

— тенденция —

В последнее время практически все крупнейшие лизинговые компании России заявили о новых приоритетах в своих стратегических планах, отмечая значительный рост спроса на приобретение имущества в операционный лизинг. В отличие от финансового лизинга, такие контракты не предполагают переход права собственности на передаваемый пользователю объект по окончании срока лизингового договора, а потому такая услуга становится скорее специфическим видом аренды имущества, нежели финансово-кредитной услугой.

Гендиректор АО «Сбербанк Лизинг» Кирилл Царев отмечает, что финансовый лизинг «менее сложный бизнес» для лизинговых компаний и в значительной степени напоминает кредит под залог приобретаемого объекта. «Базовая идея финансового лизинга в том, что в конечном итоге актив переходит в собственность клиента и лизинговая компания не берет на себя дополнительные риски», — объясняет он. — В случае операционного лизинга актив несколько раз может поменять пользователя в течение всего своего жизненного цикла, но риски колебаний остаточной стоимости объекта так или иначе будут находиться на лизингодателе».

«Сложность» бизнеса в сегменте операционной аренды объясняется тем, что менеджер лизинговых компаний приходится в гораздо большей степени вынужден в тонкости бизнеса своих клиентов, тог-

да как при финансовом лизинге их, в сущности, совершенно не беспокоит, как будет использоваться переданный актив, лишь бы платежи поступали регулярно и в полном объеме. В случае же нарушения клиентом обязательств по финансовому лизингу возврат актива лизинговой компании становится настоящей бедой для последней. Менеджеры вынуждены в пожарном порядке искать нового клиента, которому во что бы то ни стало нужно поскорее «слить» проблемный актив, чтобы снова о нем забыть — желательно навсегда.

В операционном лизинге, напротив, компания ежедневно заботится о текущем состоянии предмета лизинга и внимательно наблюдает за тем, насколько бережно оператор использует ее актив, соблюдая ли все необходимые инструкции по его эксплуатации и поддержанию в исправном состоянии. В этом случае лизинговая компания должна обладать высококласными специалистами, хорошо знакомыми с отраслевой спецификой и текущим положением на различных рынках. Как правило, это опытные профессионалы с устойчивыми связями в отраслевых сообществах, которые уже долгое время находятся «в рынке» и вполне способны заранее прогнозировать риски ухудшения экономического положения конкретных операторов и рынка в целом. При этом в случае дефолта по платежам объект лизинга сразу возвращается собственнику, а передача его новому пользователю не составляет большой проблемы,



ВЕРНИКОВ

По контрактам оперлизинга автотранспорта лизингодатели нередко берут на себя сервисное обслуживание техники

если в компании работают квалифицированные эксперты, съездившие собаку в своей родной отрасли.

В «Газпромбанк Лизинг» отмечают, что «европейская и мировая лизинговая практика ушла далеко вперед в своем развитии: в приоритете возможность владения активом, а не получение его в собственность в будущем». «В Европе много лет назад произошла переоценка природного языка. И если еще недавно грамотных специалистов в этой сфере не хватало, то сегодня уже достаточно профессионалов, которые без особого труда могут трансформировать отчетность из РСБУ в МСФО», — отмечает топ-менеджер, добавляя, что его компания добровольно перешла на международные стандарты финансовой отчетности задолго до инициативы ЦБ.

Как и другие участники рынка, Андрей Коноплев поддерживает намерение государства обязать лизинговые компании вести отчетность в соответствии с международными стандартами, но при этом считает, что изменение принципов учета будет актуальным, только если правовое регулирование лизинга будет соответствовать стандарту IFRS 16 «Аренда», который был выпущен в январе 2016 года и вступил в силу в 2019 году. «При любых отклонениях от МСФО принципы учета должны рассматриваться заново и не могут быть использованы», — предупреждает гендиректор «ВТБ Лизинг».

Кирилл Царев обращает тот же вопрос к регуляторам. «Мы должны внедрять логику нового стандарта, на который уже сейчас переходят наши зарубежные коллеги, или мы можем работать по прежнему стандарту учета? — интересуется он. По словам господина Царева, в новом стандарте есть новации, касающиеся концептуальных различий операционного и финансового лизинга и уточняющие «природу» этих видов услуг. До сих пор в мире не вполне разрешен фундаментальный вопрос о том, что такое лизинг — вид аренды или разновидность кредита. По мнению Кирилла Царева, эта дилемма актуальна и в условиях реформы российского рынка лизинга. «Отдельно стоит обратить внимание на вторую часть реформы, а именно на внесение изменений в Гражданский кодекс. Именно здесь будет основной спор о природе лизинга — аренда или покупка в рассрочку», — отмечает гендиректор «Сбербанк Лизинг».

По мнению Андрея Коноплева, изменение природы лизинга способствовало повышению прозрачности отрасли и росту ее инвестиционной привлекательности», — выражает общую мысль генеральный директор «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов. «МСФО — это отличный инструмент для разговора с рынком на едином, более профессиональном языке. И если еще недавно грамотных специалистов в этой сфере не хватало, то сегодня уже достаточно профессионалов, которые без особого труда могут трансформировать отчетность из РСБУ в МСФО», — отмечает топ-менеджер, добавляя, что его компания добровольно перешла на международные стандарты финансовой отчетности задолго до инициативы ЦБ.

ративный лизинг — по сути, аренда — позволяет получить в пользование необходимое производственное средство для выполнения определенного объема работ и впоследствии вернуть его собственнику».

Операционный лизинг считается более дорогим для пользователя инструментом, нежели финансовый лизинг, поскольку объект сдается в аренду, как правило, с большей доходностью для собственника имущества — лизинговой компании. Однако, как отмечает Максим Агаджанов, при операционном лизинге у клиентов появляется много дополнительных преимуществ и по выбору конкретного оборудования и периоду его использования. «Клиенту не надо покупать дорогостоящее оборудование для выполнения небольшого объема работ — достаточ-

но взять его на тот период, на который существует производственная потребность», — говорит он. По словам господина Агаджанова, «существуют различные практики, когда клиент может выкупить это имущество или вернуть его лизингодателю, при этом получить усовершенствованное оборудование последнего поколения, обладающее большими и лучшими производственными мощностями».

Кирилл Царев из «Сбербанк Лизинг» отмечает, что главная экономическая выгода для лизингополучателя состоит в том, что ежемесячные выплаты при оперлизине оказываются меньше, чем при финансовом, поскольку пользователю не нужно выплачивать полную стоимость актива. «Таким образом, клиент может уменьшить текущие рас-

лиардами рублей», — говорит он. — Мы рассчитываем на доработку и повышение эффективности этих механизмов на законодательном и исполнительном уровнях, например введение работающего механизма исполнения инкассового поручения банку со стороны лизинговой компании».

В законопроекте Минфина действительно уточняется процедура принятия решения банком о бесспорном списании задолженности по ежемесячным платежам в адрес лизинговой компании, что поможет взаимодействию игроков рынка с кредитными организациями, радуется Дмитрий Зотов. «До настоящего момента на решение банка о списании средств и скорость его принятия так или иначе оказывали влияние неформальные взаимоотношения между банком и лизингодателем», — рассказывает он. — Банки действовали в первую очередь в своих интересах, нередко нанося ущерб интересам лизинговой компании».

Так, по словам Дмитрия Зотова, происходило в ситуации с обанкротившейся авиакомпанией «Трансаэро», когда банки списывали в первую очередь свои долги и тянули с исполнением поручений лизингодателей. Формализация этих требований в законе поможет ускорить процесс списания задолженности в проблемной ситуации, полагает топ-менеджер. «Думаю, также стоит рассмотреть возможность законодательно закрепить за банком ответственности за несвоевременное исполнение инкассовых поручений и предусмотреть возможность взыскания ущерба, нанесенного в связи с этим лизинговой компании», — сказал «Б» гендиректор «Трансфин-М».

Слабое звено

Если в результате реформы действительно повысится прозрачность и инвестиционная привлекательность отрасли, то снижение ставок для конечных лизингополучателей будет возможно за счет снижения премии за риск в фондировании лизинговых компаний как рыночных заемщиков, считает Александр Михайлов. «С позитивной стороны госрегулирование способно обеспечить четкую работу механизмов защиты лизингополучателей и лизингодателей, которые несут основные риски, порой исчисляющиеся мил-

ходы в своем денежном потоке и сделать себя более конкурентоспособным», — полагает он.

Более того, контракт операционного лизинга нередко может включать дополнительные услуги со стороны лизинговой компании, которая снимет лишнюю головную боль с бизнеса предпринимателей. «Например, в автолизинге пользователи иногда перепоручают лизинговой компании fleet-management, и даже смена резины на колесах может быть внутри лизингового пакета. Таким образом, оператор может сэкономить на сотрудниках автохозяйства, а когда автомобиль состарится, ему не нужно думать, что с ним делать дальше, так как в большинстве случаев данную машину все равно продаст. Все это возьмет на себя лизинговая компания, которая разберется с этой проблемой гораздо эффективнее», — полагает гендиректор «Сбербанк Лизинг». Он добавляет, что экономический эффект от таких сделок проявляется ярче у крупных операторов, управляющих большим количеством парка.

Участники рынка с удовлетворением констатируют, что сегодня все эти преимущества все глубже осознаются российскими предпринимателями по мере развития у них финансовой культуры. По словам Максима Агаджанова, массовое развитие операционного лизинга в России сдерживается особенностями российского менталитета собственников «платить за собственность, хоть и будущую». «Сегодня рынки становятся более профессиональными, предприниматели начинают воспринимать лизинг как возможный вариант владения, в чем есть потребность», — отмечает он. — Бизнес стал лучше считать расходы, поэтому получение такой альтернативы, как оперлизинг, позволяет им успешно диверсифицировать затраты на приобретение производственных активов».

Алексей Екимовский

Законы лизинга

— реформа —

Он добавляет, что кроме требований к размеру собственных средств для финансовых компаний, как правило, устанавливаются аналитические коэффициенты, такие как, например, отношение рисков к капиталу, которые также необходимо поддерживать в установленных регулятором коридорах, чтобы продолжать заниматься финансовой деятельностью. Для лизинговых компаний, уверен господин Самиев, такие коэффициенты тоже будут вводиться по мере того, как к регулятору будут переходить надзорные полномочия в отношении рынка лизинга.

Александр Михайлов тоже согласен с тем, что для компаний, занимающихся финансовым лизингом, должны быть установлены требования к капиталу, сравнимые с требованиями к банкам или некредитным финансовым организациям. «Достоинством нужно определять на основе достоверных данных МСФО и взвешивать активы по группам риска», — считает господин Михайлов, добавляя, что контроль ликвидности в финансовом лизинге тоже необходим.

Двойные стандарты

Впрочем, больше всего опечалены лизинговые компании не введением нормативов по капиталу, а изменением своего статуса на НФО под усиленным регулированием ЦБ. Далеко не все понимают, какого уровня «прозрачности» хочет добиться регулятор и с кем именно он собирается бороться.

По оценкам Кирилла Царева, почти 90% публичного рынка лизинга приходится на долю 20 крупнейших лизинговых компаний, которые в большинстве своем принадлежат государственным и коммерческим банкам, пенсионным фондам или государству напрямую. «Говорить о том, что они непрозрачны или неподконтрольны государству, некорректно, потому что регулятор имеет доступ ко всей необходимой информации, а кредитование этих компаний осуществляется в соответствии с правилами, установленными ЦБ», — говорит гендиректор АО «Сбербанк Лизинг».

Он поясняет, что источниками финансирования для лизинговых компаний в подавляющем большинстве случаев являются банки, а это поднадзорный ЦБ институт. Второй вариант привлечения средств — обли-

гации, которые также находятся под пристальным надзором регулятора. «В лизинге, как вы понимаете, не используются вклады, не работают физические лица, поэтому утверждать, что вся наша отрасль живет в какой-то серой зоне, наверное, не очень корректно», — полагает Кирилл Царев.

Приобретение лизинговыми компаниями нового статуса повлечет за собой необходимость перехода от общего плана счетов к плану счетов для НФО, формированию новых стандартов налогового и бухгалтерского учета. «Это, по нашему мнению, приведет к заморозке новых сделок до нескольких месяцев», — предупреждает Андрей Коноплев.

Он добавляет, что в отрасли не существует адаптированных для лизинга программных продуктов для нового банковского плана счетов. «Опыт показывает, что для запуска подобных продуктов в промышленную эксплуатацию потребуются не меньше года, стоимость разработки достигнет десятков миллионов рублей, а затем потребуются перестройка внутренних бизнес-процессов и переобучение профильных специалистов», — говорит господин Коноплев.

«Сложно спорить с тем, что регулятору нужна более качественная и подробная отчетность, чтобы более точно видеть и прогнозировать риски этого рынка, поэтому переход лизинговых компаний на единый план счетов ЦБ и гармонизация отчетности с МСФО — очень прогрессивная в этом плане мера», — парирует Павел Самиев. — С другой стороны, лизинговые компании, наверное, с ужасом смотрят, как это происходит на других рынках: в страховании, микрофинансовых организациях, инвестиционных и брокерских компаниях. Этот процесс действительно идет не всегда просто». Он констатирует, что изменение форм отчетности обернется серьезными издержками для небольших лизинговых компаний, у которых финансовые службы и бухгалтеры не соответствуют уровню подготовки для такого перехода.

К новым дефолтам

Сам по себе перевод лизинговых компаний на отчетность по МСФО не вызывает возражений у участников рынка. «Безусловно, отчетность по МСФО позволяет более качественно проанализировать ситуацию в лизинговой компании. Это будет спо-

собствовать повышению прозрачности отрасли и росту ее инвестиционной привлекательности», — выражает общую мысль генеральный директор «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов. «МСФО — это отличный инструмент для разговора с рынком на едином, более профессиональном языке. И если еще недавно грамотных специалистов в этой сфере не хватало, то сегодня уже достаточно профессионалов, которые без особого труда могут трансформировать отчетность из РСБУ в МСФО», — отмечает топ-менеджер, добавляя, что его компания добровольно перешла на международные стандарты финансовой отчетности задолго до инициативы ЦБ.

Как и другие участники рынка, Андрей Коноплев поддерживает намерение государства обязать лизинговые компании вести отчетность в соответствии с международными стандартами, но при этом считает, что изменение принципов учета будет актуальным, только если правовое регулирование лизинга будет соответствовать стандарту IFRS 16 «Аренда», который был выпущен в январе 2016 года и вступил в силу в 2019 году. «При любых отклонениях от МСФО принципы учета должны рассматриваться заново и не могут быть использованы», — предупреждает гендиректор «ВТБ Лизинг».

Кирилл Царев обращает тот же вопрос к регуляторам. «Мы должны внедрять логику нового стандарта, на который уже сейчас переходят наши зарубежные коллеги, или мы можем работать по прежнему стандарту учета? — интересуется он. По словам господина Царева, в новом стандарте есть новации, касающиеся концептуальных различий операционного и финансового лизинга и уточняющие «природу» этих видов услуг. До сих пор в мире не вполне разрешен фундаментальный вопрос о том, что такое лизинг — вид аренды или разновидность кредита. По мнению Кирилла Царева, эта дилемма актуальна и в условиях реформы российского рынка лизинга. «Отдельно стоит обратить внимание на вторую часть реформы, а именно на внесение изменений в Гражданский кодекс. Именно здесь будет основной спор о природе лизинга — аренда или покупка в рассрочку», — отмечает гендиректор «Сбербанк Лизинг».

По мнению Андрея Коноплева, изменение природы лизинга способствовало повышению прозрачности отрасли и росту ее инвестиционной привлекательности», — выражает общую мысль генеральный директор «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов. «МСФО — это отличный инструмент для разговора с рынком на едином, более профессиональном языке. И если еще недавно грамотных специалистов в этой сфере не хватало, то сегодня уже достаточно профессионалов, которые без особого труда могут трансформировать отчетность из РСБУ в МСФО», — отмечает топ-менеджер, добавляя, что его компания добровольно перешла на международные стандарты финансовой отчетности задолго до инициативы ЦБ.