авто

Стройка идет в лизинг

и помогает ему восстанавливаться

смежные отрасли

По оценкам РА «Эксперт», общий объем новых сделок на российском рынке лизинга сократился в 2009 году на 56% по сравнению с 2008 годом. Сейчас же число заключенных договоров в лизинговых компаниях Петербурга растет, в том числе на строительную и грузовую технику. По словам участников петербургского рынка лизинга, компании переключились с режима «выживание» на «восстановление». Лизинг строительной техники больше не рассматривается компаниями как проблемное направление, а объемы выдачи такой техники на условиях лизинга увеличились по сравнению с прошлым годом в несколько раз.

Показателем того, что рынок лизинга начал свое восстановление, является готовность банков кредитовать участников этого рынка. Так, из отраслей, которые в 2009 году практически не кредитовались, а с этого года постепенно начинают получать финансирование, банкиры выделяют лизинг. «Интерес к этому инструменту, особенно при покупке автотранспорта, вновь появился, при этом рынок претерпел существенные изменения», — говорит начальник коммерческого управления банка БФА Федор Зобнев. По его словам, компании, которые выжили, воспринимаются банками как достаточно надежные заемщики, и до конца года есть перспективы восстановительного роста кредитования лизинговых компаний. Участники рынка подтверждают эту тенденцию. Генеральный директор Петербургской лизинговой компании Дмитрий Горизонтов считает, что с середины 2010 года ситуация с кредитованием лизинговых компаний поменялась в лучшую сторону. «Хотя еще в начале этого года во многих банках стоял запрет на кредитование лизинговых компаний», — говорит Дмитрий Горизонтов. По его словам, первый квартал 2010 года стал самым тяжелым периодом для их компании. Специалист отдела маркетинга ГК «Балтийский лизинг» Ирина Кенюхова также отмечает более активную работу банков по размещению своих активов в надежные объекты. При этом господин Горизонтов отмечает, что по рынку строительной техники кризис ударил не меньше, чем по рынку финансовой аренды. «Сегодня ситуация с данным сектором кардинально поменялась, — говорит руководитель Петербургской лизинговой компании. — Во-первых, этот сектор не рассматривается больше нами как проблемный, а во-вторых — условия финансирования в целом имеют тенденцию к улучшению». По его словам, объемы выдачи в лизинг строительной техники в сравнении с 2009 годом увеличились в несколько раз. При этом в Петербургской лизинговой компании на данный момент чаще всего в лизинг берут самосвалы и седельные тягачи.

Ирина Кенюхова отмечает, что желание банков кредитовать лизинговую отрасль, безусловно, оказало позитивное влияние на рынок лизинговых услуг в целом и на бизнес конкретных компаний. «По итогам первого полугодия ГК „Балтийский лизинг“ заключила 848 сделок на сумму 5,7 млрд руб. по договору лизинга, — говорит госпожа Кенюхова. — По сравнению с аналогичным периодом 2009 года прирост составил 119 процентов». При этом количество новых заключенных договоров на предоставление в лизинг строительной техники увеличилось в 3,5 раза по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. Но эксперт также отмечает, что у некоторых компаний произошло снижение портфеля из-за большого выбытия старых договоров и недостаточного заключения новых. Рынок лизинга строительной техники напрямую связан со строительным рынком, который сейчас постепенно восстанавливается. Так, в первом полугодии в Санкт-Петербурге было введено чуть меньше 1 млн кв. м жилой недвижимости, это на 28% больше, чем за первую половину 2009 года. На 1 июня 2010 года в обжитых районах города находится 298 строящихся объектов, а сроки ввода по объектам корректируются ежемесячно в сторону пролонгации на 3–6 месяцев.

То же самое касается и рынка грузоперевозок, от которого напрямую зависит объем приобретаемого грузового транспорта в том числе и в лизинг. В ГК «Балтийский лизинг» объемы заключенных договоров по грузовому автотранспорту по итогам первых шести месяцев 2010 года увеличились в 2,3 раза по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. «Если говорить о грузовой технике, то наибольший интерес лизингополучатели проявляют к малотоннажным грузовым автомобилям грузоподъемностью до 5,5 т как отечественного, так и зарубежного производства», — говорит Ирина Кенюхова. Также эксперт отмечает спрос со стороны лизингополучателей на коммунальную технику.

Что касается условий предоставления техники в лизинг, то на данном рынке наблюдалась и наблюдается тенденция к снижению ставок. «С начала 2010 года ГК „Балтийский лизинг“ снизила лизинговые ставки существующим клиентам при повторном обращении, — говорит Ирина Кенюхова. — Устанавливаемая ставка по новому договору лизинга зависела от взаимоотношений с клиентом по ранее заключенным договорам лизинга, в том числе и от суммы профинансированных проектов». По словам эксперта, ГК «Балтийский лизинг» за последние полгода, снижала ставки по новым договорам три раза. «Например, сейчас мы ощущаем давление рынка по снижению авансовых платежей и следуем этой тенденции только после углубленного анализа сделки», — говорит госпожа Кенюхова.

АННА МИХЕЕВА

Изношенное ОСАГО

Автогражданка может подорожать

страхование

Введение новых правил оценки износа деталей автомобиля и отсутствие стандартной методики расчета страховых выплат приведут к росту стоимости полисов ОСАГО и увеличению сумм выплат не менее чем на 15–20%, подсчитали страховые компании Петербурга. Соответствующие поправки еще не внесены в закон. Впрочем, и после начала их действия на рынке автострахования это никак не скажется, так как страхование по ОСАГО обязательно для всех автовладельцев.

По новым правилам на некоторые детали и узлы автомобиля износ автозапчастей не распространяется. Так, например, износу не подвержены стекла, подушки и ремни безопасности, а также такие детали, которые прямо влияют на безопасность автомобиля (тормозные шланги, детали рулевой и другие части тормозной системы). Теперь при расчете выплат при ДТП страховщики будут обязаны включать в возмещение причиненного автомобилю ущерба цену новых деталей. Председатель городского автоклуба А24 Денис Шубин считает такое расширение перечня не подверженных износу деталей машины справедливым. «Это довольно справедливо, так как начислять износ на ремни и подушки безопасности абсурдно, — говорит он. — В список вошли детали, влияющие на безопасность дорожного движения, например, фары, светотехника, тормозная система, средства пассивной и активной безопасности».

ОЛЕГ ХАРСЕЕВ

ОСАГО — обязательный вид страхования, поэтому даже после его возможного удорожания автолюбителям все равно придется покупать эти полисы, уверены участники рынка

Огласите весь список

Впрочем, в страховых компаниях говорят, что точного перечня, с которым придется работать оценочным компаниям, еще нет. «Рассчитывать степень износа будут все те же экспертные организации, однако в отсутствие единой методики расчета любое экспертное заключение потенциально необъективно. В этом и есть основная проблема ОСАГО, которая теперь только усугубилась. Например, указано, что определенный тип элементов транспортного средства (влияющий на безопасность) должен оцениваться без износа, но перечня элементов относящихся к этой статье — нет, — говорит Константин Алтунин, руководитель центра урегулирования убытков филиала ООО „Росгосстрах“ в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. — И автовладелец, вместо того, чтобы получить в экспертной организации стандартный расчет, выполненный по единой неоспоримой методике, как и прежде, вынужден метаться из одной экспертной организации в другую в поиске правды. И в конечном итоге — обращаться в суд». По его мнению, новые правила оценки износа транспортных средств в первую очередь повлияют на результаты независимой экспертизы, которые ложатся в основу расчета суммы страхового возмещения.

С ним согласен заместитель генерального директора — директор Северо-Западной дирекции РОСНО Евгений Дубенский: «Крайне необходимо уточнить список этих элементов, так как текущее законодательство не определяет, что к ним относится. В противном случае это приведет к целому ряду неприятных для страхового рынка последствий. Так как отдельные пункты данной методики расчета ущерба можно трактовать по-разному, то при наступлении ДТП по одним и тем же повреждениям различные независимые экспертизы могут устанавливать разные суммы возмещений», — предупреждает Евгений Дубенский.

Рост убыточности

Сергей Бровко, управляющий по маркетингу филиала «РЕСО-Гарантия» в Санкт-Петербурге, полагает, что страховщики будут пересматривать договоры с теми компаниями-оценщиками, которые считают затраты по-старому. «В целом среди факторов, влияющих на убыточность по ОСАГО, первостепенным является, то, что практически за семь лет действия закона об ОСАГО базовые тарифы не менялись, а инфляция — рост цен на ремонт и запчасти — измеряется за это время не процентами, а многими десятками процентов. Кроме того, это объясняется и введением прямого урегулирования. Однако, по нашим оценкам, введение в действие этих правил приведет к росту среднего убытка еще примерно на 15–20 процентов», — рассказал Сергей Бровко.

По мнению начальника отдела страхования ОСАГО Санкт-Петербургского филиала ЗАО «Страховая группа „Спасские ворота“» Сергея Куликова, общая сумма страховых выплат увеличится в среднем на 10–20%. «Рост стоимости полиса ОСАГО составит около десяти-пятнадцати процентов, — говорит Сергей Куликов. — При этом увеличится максимальная сумма выплаты». По его словам, стоимость ОСАГО должна повышаться регулярно, в связи с инфляцией и стремлением приблизиться к европейскому формату страхования, где страховка стоит 1–5 тыс. евро в зависимости от страны и транспортного средства. При этом страховка для молодого и неопытного водителя порой выше по стоимости, чем страхуемый автомобиль. «Конечно, в России в обозримом будущем ОСАГО не вырастет до уровня даже минимальных европейских цен. Но автовладельцы должны понимать, что со стоимостью растет и величина выплаты, и качество предоставления услуг автострахования», — отмечает он.

Страховаться не перестанут

Впрочем, Евгений Дубенский говорит, что страховые компании не принимают решения об изменения стоимости ОСАГО, поскольку тарифы устанавливаются Министерством финансов. «На текущий момент стоимость ОСАГО остается прежней. Пока сложно сказать, как это повлияет на расчеты страховщиков, но, скорее всего приведет к росту выплат. ОСАГО и ранее для многих страховщиков был убыточным видом страхования, однако с учетом новых правил его убыточность может возрасти еще примерно на 20 процентов. Как следствие, увеличатся объемы выплат из фондов РСА, которые компенсируют ущербы клиентов страховщиков, по каким-либо причинам оказавшихся не в состоянии урегулировать убыток», — говорит господин Дубенский.

Страховщики полагают, что ни новые правила оценки износа деталей автомобиля, ни возможное повышение тарифов по ОСАГО не окажут влияние на конечный спрос на полисы ОСАГО, ввиду того, что это обязательный вид страхования. «В последнее время наблюдается динамика роста количества транспортного средства, что связано со многими факторами, в том числе и с программой утилизации автомобилей. Единственное, что может немного снизить спрос в связи с увеличением стоимости ОСАГО, — это отказ некоторых автомобилистов приобретать полис, что является нарушением закона. Такая тенденция наблюдалась в период начала кризиса», — заключает Сергей Куликов.

ИРИНА БЫЧИНА