

ЛИЗИНГ

Поворот к операционному лизингу

В середине марта премьер Дмитрий Медведев подписал постановление, позволяющее лизингодателям претендовать на субсидии по сделкам не только финансового лизинга, но и операционного. Как сказано в пояснительной записке, документ призван активизировать продажи самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) и стабилизировать финансовое состояние их производителя — компании «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС).

— **авиализинг** —

В России развитие авиационного лизинга — любое — всегда осложнялось одной фундаментальной проблемой: отсутствием долгосрочных относительно дешевых кредитов для финансирования сделок с самолетами, которые представляют собой очень дорогие средства производства. Усилиями ряда компаний, прежде всего «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК), которая была фактическим родоначальником авиационного лизинга в России, проблему частично удалось решить благодаря механизму государственного субсидирования лизинговых ставок, что позволило развивать финансовый лизинг. В настоящее время лизинговые компании получают субсидии по ранее привлеченным кредитам для сделок финансового лизинга по приобретению более 40 самолетов Ил-96—300, Ту-204/214, SSJ 100, Ан-148.

Ждем

— **тенденция** —

Сжатие крупных сегментов лизинга в прошлом году привело к сокращению нового бизнеса. В 2015 году рынок лизинга продолжит падение, а первое полугодие станет для лизинговых компаний периодом адаптации к новым условиям экономики.

Главными вызовами для рынка в прошлом году выступили сокращение объемов и рост стоимости заемных средств на рынках капитала, а также увеличение проблемной задолженности. Доля проблемных активов с учетом вынужденных реструктуризаций на рынке составляет не менее 10% на 1 января 2015 года. Так, согласно анкетированию, доля реструктурированных сделок в лизинговом портфеле компаний в среднем по рынку росла и составила не менее 15% на 1 января. При этом доля реструктуризации по крупным сделкам (прежде всего железнодорожная техника) достигла порядка 40%. Не менее трети таких реструктурированных сделок, по данным агентства «Эксперт РА», являются вынужденными и относятся к проблемным активам. Дальнейшие реструктуризации крупных сделок и сокращение нового бизнеса будут все больше сказываться на поступлении лизинговых платежей в 2015–2016 годах.

В 2014 году темпы прироста объема полученных лизинговых платежей впервые за последние пять лет превысили темпы прироста объема профинансированных средств. При этом объем профинансированных средств сократился на 15,4% по сравнению с 2013 годом, а прирост полученных лизинговых платежей составил всего около 6%. Это свидетельствует о том, что большинство лизингодателей вынуждены обслуживать только текущий портфель, не наращивая объем своей деятельности.

Позитивным моментом для рынка на сегодняшний день является гораздо меньший объем валютных обязательств у лизинговых компаний, чем в предшествующий финансовый кризис, что снижает давление на качество лизингового портфеля. Согласно анкетированию, около 10% лизингодателей имеют в портфеле валютные договоры, причем задержки по платежам наблюдаются только у трети из них. Во избежание роста просрочек по валютным договорам лизингодатели стали после полной оплаты поставщику стоимости имущества фиксировать цены по договорам в рублях до конца срока аренды. В то же вре-

Однако понятие операционного лизинга в закон о лизинге не попало (поправки к закону обсуждаются давно, но пока безрезультатно), так что с нормативной точки зрения никакого операционного лизинга в России не существует (а есть только обычная аренда), так что и никакое субсидирование ему не положено. Другой принципиальной проблемой для развития операционного лизинга было отсутствие прогноза остаточной стоимости российских самолетов, без которого нельзя определить величину лизинговой ставки (если считать, что за 15 лет стоимость самолета станет нулевой, операционный лизинг превращается в финансовый). Такой прогноз возможен только при наличии более или менее объемного вторичного рынка самолетов данного типа (порядка 100 машин), но для его появления самолеты должны продаваться, а без лизинга никто их купить не может.

Получается замкнутый круг, условный выход из которого возможен благодаря механизму гарантирования остаточной стоимости самолета. В прошлом году компания ГСС ввела для SSJ 100 такой механизм, представляющий собой своеобразную госгарантию.

Благодаря операционному лизингу, как говорят в ИФК, авиакомпании смогут получить во временное пользование дорогостоящую технику, на покупку которой у них нет ни собственных средств, ни доступного кредитования. «Новые экономические условия работы отрасли, — говорит представитель ИФК, — ориентируют нас в сторону операционного лизинга, поскольку это более приемлемый вид владения воздушным судном, который выглядит для авиакомпаний привлекательнее прежде всего благодаря тому, что самолет не надо выкупать полностью, а можно взять на время и иметь возможность его

ция бизнеса на оборудование, востребованное при текущих макроэкономических и внешнеполитических условиях. На 2015 год наибольшие надежды участники рынка возлагают на автолизинг, принимая во внимание ликвидность имущества. Лизинг легковых автомобилей может привлечь часть клиентов, отказавшихся от дорогих банковских автокредитов. Что подтверждает и Андрей Коноплев, генеральный директор «ВТБ Лизинг»: «В последние полгода самыми востребованными для рынка программами стали продукты линейки лизинга автотранспорта и специализированной техники. Наименее востребованные — лизинг дорогостоящего оборудования для обрабатывающей отрасли».

Сельскохозяйственная техника также имеет шансы увеличить свою долю в объеме нового бизнеса 2015 года: компании отмечают спрос на данное имущество после введения Россией ответных санкций в виде ограничения поставок сельскохозяйственной продукции из западных стран. Кроме того, реализация госпрограмм по созданию импортозамещающих производств также подстегнет спрос на российское оборудование (в особенности на оборудование, связанное с обработкой и реализацией на экспорт сырьевых ресурсов). Однако отечественному оборудованию придется выдержать конкуренцию с азиатскими производителями. Так, уже сейчас с китайской техникой работают лизинговые компании из топ-20, а их клиенты активно интересуются оборудованием из Гонконга, Сингапура, Южной Кореи и Тайваня.

«Кризис в лизинге — это отражение ситуации в финансовом секторе (рост ключевой ставки и ограниченная ликвидность) и замедлением темпов экономического роста. В краткосрочной перспективе драйвером роста может быть или отрасль, в меньшей степени чувствительная к росту ставок (небольшая стоимость предмета лизинга, короткие сроки лизинга), либо отрасль, где государство или производитель в целях стимулирования спроса готовы брать на себя часть финансовых затрат через программы субсидирования. В среднесрочной перспективе — отрасль, которая первой продемонстрирует рост и оживление деловой активности, — уверен Андрей Коноплев. — По нашему мнению, в краткосрочной перспективе — это лизинг автотранспортных средств, в среднесрочной — лизинг нефтегазового оборудования и строительной техники».

Руслан Коршунов

вернуть. Выгодно это и для освоения новых маршрутов для последующего перехода на более вместительные воздушные суда». Принятые в марте поправки также меняют базу, на основании которой рассчитываются субсидии. По кредитам, полученным до 2015 года, они по-прежнему составляют до 0,9 ставки рефинансирования ЦБ РФ (8,25%), то есть 7,43%. А по новым займам, оформленным с 1 января 2015 года, размер субсидии ограничивается 0,9 ключевой ставки ЦБ, но не более 0,9 от 14% годовых (нынешний уровень ключевой ставки), то есть 12,6%. «Таким образом, постановление увеличивает субсидию в 1,7 раза, — говорит представитель ИФК. — Это дорожное финансирование, но несравненно лучшее, чем было, когда отталкивались от ставки рефинансирования, а не от ключевой ставки».

Другие лизинговые компании также позитивно оценивают новое постановление. «Перспективы сегмента лизинга авиатехники в России видятся, по нашему мнению, в развитии операционной аренды воздушных судов, — считают в Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). — Операционный лизинг снижает уровень рисков и уменьшает финансовое давление на лизингополучателей». Стоит отметить, что помим

Вся надежда на государство

— **административный ресурс** —

С13 «Важно определить приоритетные отрасли и ввести программы субсидирования», — убежден Зотов.

Вмешательство государства наиболее актуально сейчас, во время экономического спада. Гендиректор «Регион Лизинга» Рустем Мухамедов напоминает, что лизингодатели столкнулись с резким ростом кредитных ставок, усугубленным дефицитом ликвидности. «Это привело к проблемам с финансированием проектов для большинства потенциальных лизингополучателей». Сейчас на первое место выходит нехватка заемного финансирования в достаточном объеме и на приемлемых условиях. «В январе — феврале сделки практически не осуществлялись, сейчас рынок немного оживился. Все будет зависеть от банковского сегмента, насколько быстро ставки вернуться на приемлемый уровень и от мер государственной поддержки», — подчеркивает эксперт. «Господдержка лизинга должна быть частью антикризисных мер государства», — заявляет Оксана Евтушевская, руководитель JCB Finance в России и СНГ. Эффективность принимаемых мер зависит от конкретных регионов, от доступного бюджета, от выстроенной работающей прозрачной процедуры субсидирования в регионе. «В кризис возникает вопрос с бюджетами, но если не будет налаженного порядка своевременного выделения средств, то даже и при наличии ресурсов поддержка окажется неэффективной», — отмечает госпожа Евтушевская. Так как основная проблема рынка лизинга сегодня дороговизна кредитных ресурсов, основная помощь государства участникам рынка выражается в финансовой поддержке: выделяются субсидии в части процентной ставки по платежам, на компенсацию расходов на аванс по лизингу, а также предоставляется доступ лизингодателям к госфинансированию через Банк поддержки малого и среднего предпринимательства (МСП).

Специальные программы предусмотрены и для отдельных отраслей. Так, по словам Дмитрия Зотова, вагоностроители могут рассчитывать на программу субсидирования процентной ставки на покупку инновационных вагонов, включает до 90% рефинансирования в первый год. Кроме того, для поддержки других отраслей было

принято постановление правительства РФ №1044 от 11 октября 2014 года «Об утверждении программы поддержки инвестиционных проектов, реализуемых на территории РФ на основе проектного финансирования». «Однако банки пока отвечают, что лизинговые компании не могут получить данную субсидию, так как покупают имущество на себя, а лизингодатель, как собственник имущества, не подпадает под действие постановления», — отмечает господин Зотов. В результате МСП-банк выдает финансирование под лизинговые сделки с малым и средним бизнесом, а сама программа содержит ограничения по перечню деятельности лизингополучателя. По мнению участников рынка, в сложившихся экономических условиях государству стоит усилить меры по поддержке отрасли. Максим Агаджанов отмечает, что следующим этапом поддержки может стать реализация федеральной программы, в рамках которой будет производиться возмещение предпринятиям стратегических отраслей, инновационным компаниям, а также субъектам малого бизнеса части лизинговых платежей при покупке нового импортозамещающего оборудования. Кроме возмещения в финансовой форме такие сделки могут поддерживаться и в форме предоставления гарантий со стороны государства.

Также необходимо более четко проработать механизмы получения субсидии и больше информировать как лизингодателей, так и лизингополучателей о существующих госпрограммах и том, как в них участвовать. Кроме того, государство может оказать помощь в планировании объемов производства для стратегически важных отраслей, помощь в осуществлении научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок и переоборудовании, напоминает господин Зотов. «Поддержка нужна как лизинговым компаниям, так и бизнесу. Лизингодатель в данном случае выступает как инфраструктура для доставки этой помощи до конечного получателя», — подчеркивает эксперт. Среди тех, кто ищет механизмы, делающие лизинг привлекательным инструментом для банков, лизингополучателей и государства, — «Сбербанк Лизинг». По словам Кирилла Царева, и. о. генерального директора компании, именно сейчас она добивается включения лизинговых сделок в перечень возможного рефинансирования.

Мария Карнаух

Изучайте заемщиков и рынки, на которых они работают

— **экспертное мнение** —

На фоне замедления темпов роста отечественной экономики эксперты не исключают возможности увеличения доли просроченной задолженности и дефолтов среди ряда лизингополучателей. В связи с этим для сохранения стабильности и устойчивого финансового положения лизинговых компаний на первое место выходят используемая ими система риск-менеджмента и то, насколько хорошо она работает на всех этапах реализации проекта.

Воснове эффективной системы риск-менеджмента лежит сбалансированная оценка рисков, возникающих в деятельности лизингополучателей, всесторонняя оценка условий сделки и ликвидности передаваемого о лизинг имущества. Именно такая система стоит на вооружении в ГЛК «Газпромбанк Лизинг». За годы успешной работы она позволила компании добиться самого низкого показателя просроченной задолженности среди ведущих лизингодателей страны.

В своей работе специалисты ГЛК используют уникальную систему анализа и оценки рисков, разработанную в Газпромбанке, а также дополнительно проводят собственный детальный анализ финансово-хозяйственной деятельности потенциальных и действующих лизингополучателей. Кроме того, при анализе деятельности каждого клиента здесь применяется подход, учитывающий специфику его бизнеса и особенности рынка.

Особое внимание уделяют и оценке имущества, предоставляемого в лизинг. В первую очередь ориентируются на более ликвидные виды. Если клиенту все-таки требуется уникальное оборудование, то рассматривается вопрос о дополнительном обеспечении.

Для последующего управления и контроля взаимоотношений с лизингополучателями в компании используются CRM-система и система электронного документооборота. Благодаря этому в любой момент можно получить всю самую актуальную информацию о статусе лизинговой сделки, планировать и контролировать контакты и

нее потребности в таком финансировании не существовало, поскольку американские и европейские банки исправно предоставляли необходимое финансирование».

Очевидный выход на альтернативные рынки финансирования реализовать не так просто. «Азиатские финансовые рынки в целом менее ликвидны, чем рынки Европы или США, и, как правило, не предоставляют возможностей для финансирования крупных проектов, — сказал в недавнем интервью гендиректор компании «ВТБ Лизинг» Андрей Коноплев. — К тому же стоимостные условия привлечения денежных средств на данных рынках существенно менее привлекательны». Тем не менее, по мнению Андрея Коноплева, в текущих условиях привлечение рынков Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока в качестве потенциальных источников финансирования для российских компаний существенно возросло. «Перспективы успешных заимствований на данных рынках могут расширяться как достаточно высокие, — считает Андрей Коноплев. — В первую очередь для тех компаний, которые сформировали в предыдущие годы понимание специфики данных рынков и устойчивые деловые контакты в азиатских странах».

Алексей Сеницкий

**При оценке доли сегмента экспертно учтена компания «Росагролизинг». Источник: «Эксперт РА» (RAEX), по результатам анкетирования ЛК.*

Топ-10 сегментов рынка лизинга (%)					
Предметы лизинга	Доля в новом бизнесе (стоимость имущества) за 2014 год	Доля в сумме новых договоров за 2014	Доля в сумме новых договоров за 2013 год	Прирост или сокращение объема сегмента по сумме новых договоров 2014	Доля сегмента в лизинговом портфеле на 1 января 2015 года
Железнодорожная техника	22,7	26,9	34,6	−40,2	42,2
Грузовой автотранспорт	18,9	17,1	15,1	−12,9	8,0
Легковые автомобили	16,9	16,0	9,8	25,5	5,6
Авиационный транспорт (воздушные суда, вертолеты)	12,9	10,8	14,9	−44,3	21,7
Строительная и дорожно-строительная техника, включая строительную спецтехнику на колесах	9,7	9,4	8,2	−12,1	4,6
Оборудование для нефте- и газодобычи и переработки	3,0	2,9	2,8	−19,0	2,4
Недвижимость (здания и сооружения)	2,1	2,7	1,0	105,9	2,0
Машиностроительное, металлообрабатывающее и металлургическое оборудование	1,8	2,0	1,9	−19,1	1,9
Сельскохозяйственная техника и скот*	1,6	1,5	1,5	−21,0	2,9
Погрузчики и складское оборудование, упаковочное оборудование и оборудование для производства тары	1,2	1,1	1,0	−15,6	0,5