

# ОТРЕЗАННАЯ ЧЕТВЕРТИНА

**ОБЪЕМ НОВОГО ЛИЗИНГОВОГО БИЗНЕСА В РОССИИ ПО ИТОГАМ ГОДА СОКРАТИЛСЯ ПРИМЕРНО НА ЧЕТВЕРТЬ. НА НЫНЕШНИЙ ГОД НИКТО ИЗ КРУПНЫХ ИГРОКОВ НЕ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИВАТЬ ПОКАЗАТЕЛИ, СЕГОДНЯ ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА — ХОТЯ БЫ УДЕРЖАТЬ ПРОШЛОГОДНИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ.** ОЛЕГ ПРИВАЛОВ

Официальной статистики по итогам 2015 года пока нет. Но, по данным лизинговой компании Carcade (ООО «Каркаде»), по итогам трех кварталов 2015 года объем нового лизингового бизнеса в России сократился на 26% к аналогичному периоду 2014 года.

Генеральный директор АО «Газпром-банк Лизинг» Максим Агаджанов подсчитал, что объем нового бизнеса в России составил около 510 млрд рублей, что примерно на 25% меньше аналогичного показателя 2014 года.

Негативное влияние на рынок оказало общее ухудшение экономической ситуации в стране. Генеральный директор ООО «Каркаде» Алексей Смирнов отмечает: «Характерно, что лишь три лизинговые компании из топ-10 по итогам девяти месяцев 2015 года показали рост объемов нового бизнеса. В настоящее время подавляющее большинство участников рынка не ставят задачу в среднесрочной перспективе увеличить показатели лизингового бизнеса (для этого зачастую просто нет ресурсов), а концентрируются на сохранении клиентской базы и обеспечении надлежащего качества лизингового портфеля».

Лидирующие позиции российского рынка лизинга занимают компании, связанные с государством. Они входят в финансовые группы со значительным участием государства — с учетом доступа к ресурсам материнских банков они имеют возможности для экстенсивного развития.

Борис Богоутдинов, управляющий партнер консалтинговой компании «2Б Диалог», говорит: «Лидерами рынка, скорее всего, как и в прошлом году, останутся „ВЭБ-Лизинг“, „ВТБ-Лизинг“, „Сбербанк Лизинг“, на которых приходится примерно 40% от общего объема новых договоров в 2015 году».

«Увеличение доли госкомпаний — тенденция последних лет, актуализировавшаяся в кризисные 2014-2015 годы. Ценовая конкуренция со стороны госкомпаний привела к тому, что многие небольшие лизинговые операторы вынуждены либо уйти с рынка, либо ограничить бизнес-деятельность работой с клиентами-партнерами. Более низкая стоимость лизинга дает возможность госкомпаниям наращивать объемы нового бизнеса за счет участия в тендерах и государственных и муниципальных закупках, где речь идет о десятках и сотнях единиц транспорта», — поясняет господин Смирнов.

Лизинговые компании вынуждены учитывать возросшие риски, связанные с ухудшением финансового состояния лизингополучателей. Лизингодатели скорректировали условия предоставления лизинга в сторону минимизации рисков возможных неплатежей — в основном ставка делается на клиентов, уже имеющих закрытые договоры лизинга, либо на новых клиентов, имеющих подтвержденную возможность выполнять обязательства.



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

**В 2015 ГОДУ В КАЧЕСТВЕ ОПРЕДЕЛЕННОГО СТАБИЛИЗАТОРА РЫНКА ВЫСТУПИЛ АВТОЛИЗИНГ**

**АВТОСТАБИЛИЗАТОР** На фоне общего ужесточения условий предоставления лизинга стоимость услуги в течение прошлого года поэтапно снижалась, что связано со снижением ключевой ставки ЦБ.

В 2015 году в качестве определенных стабилизаторов рынка лизинга выступили автолизинг и авиализинг. Весной прошлого года вступила в силу программа Минпромторга по субсидированию автолизинга. Она пользовалась высоким спросом у клиентов. В результате лимиты на реализацию программы были выбраны уже в сентябре, то есть за 2,5 месяца до ее официального окончания. Учитывая такую популярность, на продление программы в 2016 году проекта государство уже выделило 1,5 млрд рублей.

Во-вторых, поддержку рынку оказал существенный рост в сегменте авиализинга. По итогам года он увеличился примерно на 15%. И здесь ключевое влияние на позитивную динамику отрасли также оказала государственная программа. На этот раз по субсидированию лизинга российских самолетов (в том числе — Sukhoi Superjet 100).

«Несмотря на сложную экономическую ситуацию и повышение стоимости автомобилей, в прошлом году приобрести, например, транспорт в лизинг можно было едва ли не на лучших условиях, чем в докризисный период. Большую роль сыграла государственная программа льготного лизинга, согласно которой клиентам, приобретающим автомобили, произведенные на территории РФ, лизинговые компании предоставляли скидку 10% под субсидии из госбюджета. Отмечу, что ценовая выгода, предоставленная клиентам в рамках госпрограммы, вряд ли была возможна в

докризисное время, когда государству не нужно было принимать экстренные меры для стимулирования автопродаж», — говорит господин Смирнов.

Программа льготного автолизинга и несколько крупных сделок в авиасегменте предотвратили большее сжатие рынка (сокращение нового бизнеса в целом по рынку, говорят эксперты, могло составить 40%).

«Но если говорить об основном драйвере рынка в предыдущие несколько лет — железнодорожном транспорте, — то этот сегмент в 2015 году сократился практически наполовину. Сжатие прочих сегментов рынка составило около 30%», — рассказал господин Агаджанов.

Станислав Ким, генеральный директор ООО «Лизинг Финанс», при этом отмечает: «В минувший кризисный год лизинговые компании неохотно заключали сделки со строителями (длинный срок реализации проекта, спрос падает на дорогостоящие покупки), не очень жаловали средний бизнес (магазины, услуги, общепит, так как идет падение спроса). Малый бизнес в эконом-сегменте, напротив, более устойчив в кризис. В зоне риска все компании, которые занимаются внешнеэкономической деятельностью, хотя крупных игроков это касается меньше».

Он считает, что наиболее перспективны сейчас для лизинга предприятия реального сектора экономики, особенно те, кто изготавливает продукцию импортозамещения. Сфера услуг, по мнению господина Кима, менее востребована.

## РОЛЬ ГОСУДАРСТВА УСИЛИВАЕТСЯ

К числу основных тенденций рынка, как полагают эксперты, относится увеличение

роли государства, которое выступает не только в качестве регулятора, но и стимулирует спрос за счет различных отраслевых программ. Господдержка (например, в виде субсидирования лизинговых сделок) в нынешних условиях имеет ключевое значение.

«В качестве негативной тенденции рынка отмечу сложности с привлечением средств для фондирования лизинговых сделок. Многие финансовые институты оценивают лизинговую деятельность как высокорисковую отрасль. Ряд коммерческих банков внесли лизинг в стоп-лист отраслей для кредитования. Соответственно, это накладывает определенные ограничения на доступ лизинговых компаний к ресурсам для фондирования сделок. При этом сохраняется риск сужения ликвидности и роста ставок в сегменте корпоративного кредитования», — считает господин Смирнов.

Другая тревожная тенденция — рост уровня проблемной задолженности в портфелях участников рынка. В лизинговой рознице этот показатель на конец 2015 года, по оценкам участников рынка, достиг 15% (годом ранее — 10%).

Андрей Донченко, руководитель региональных филиалов «Райффайзен-Лизинг», полагает, что на рынке лизинга происходит процесс перераспределения бизнеса среди участников. В существующих достаточно жестких условиях лизинговые компании вынуждены активно заниматься вопросами снижения издержек. Это, наряду с ростом кредитных рисков и недостатком доступа к кредитным ресурсам, приводит к тому, что некоторые компании фактически приостанавливают свои операции.

Александр Михайлов, старший вице-президент лизинговой компании «Европлан», при этом считает, что сегмент автолизинга и в 2016 году будет оставаться стабильным: «Мы прогнозируем стабильность автолизингового рынка в 2016 году и сохранение доли лизинга в общих продажах, даже если продажи автомобилей продолжат падение, — это должно произойти за счет роста проникновения лизинга среди способов приобретения транспорта. Еще одна тенденция — это постепенное развитие автолизинга для физических лиц, который, как и лизинг для юридических лиц, получил в прошлом году эту поддержку Минпромторга. В 2016 году этот новый для России вид автофинансирования продолжит рост — и кризис этому только поспособствует. Продолжение государственной программы субсидирования автолизинга снова поддержит оба рынка — и автомобильный, и автофинансовый».

Тем не менее, даже несмотря на надежды, связанные с автомобильным сегментом, господин Богоутдинов считает, что в 2016 году объем нового бизнеса уменьшится в пределах 10%. ■