

## ЛИЗИНГ

## По новым правилам

Рынок лизинга, достигший за последние годы внушительного объема — его портфель составляет 3 трлн руб., привлек внимание государства: Центробанк и Минфин заявили, что для отрасли будет разработан механизм госрегулирования. Это должно не только повысить уровень доверия между лизингодателями и банками, но и привести к снижению ставок для лизингополучателя. Кроме того, реформа поможет уменьшить системные риски, наличие которых продемонстрировало недавнее банкротство авиакомпании «Трансаэро».

— реформа —

## Суть реформы

В июне Центробанк и Минфин сообщили, что готовится реформа рынка лизинга. Как пояснили представители регулятора, причины такого решения чисто экономические: за последнее десятилетие лизинговый рынок вырос и стал «гигантским»: объем портфеля достигает 3 трлн руб., по размеру кредитных требований он занимает второе место после банковского. Как отмечает гендиректор «Сбербанк Лизинга» Кирилл Царев, лизинг стал одной из немногих финансовых отраслей в сегменте малого и среднего бизнеса, которые в течение последних лет не только стабильно работали, но и развивались.

В ЦБ признают, что качество портфеля рынка лизинга лучше банковского, однако есть и неприятные прецеденты. В обзоре финансовой стабильности ЦБ упомянуто, что из-за банкротства авиакомпании «Трансаэро» некоторые лизинговые компании испытывали проблемы. «Ухудшение ситуации в ряде других компаний показывает, что потенциальным источником системного риска может быть рынок лизинга, который не подлежит регулированию и является частью параллельной банковской системы», — отмечает регулятор.

«Долгие годы роль лизинга в нашей стране была недооценена, хотя для клиента это способ получить доступное финансирование, а для кредитора — надежный инструмент инвестиций. Учитывая, что рынок дорос до таких объемов, логично, что у него должен появиться регулятор. В результате реформы должны остаться добросовестные компании, которые работают прозрачно и открыто», — считает генеральный директор «Газпромбанк Лизинга» Максим Агаджанов. В Центробанке уже заявили, что первым направлением реформ будет специальное отраслевое регулирование.

Второе — повышение прозрачности: лизинговые компании должны будут полностью перейти на учет по международным стандартам с 2019 года. Третий пункт — минимизация рисков. По мнению регулятора, имущественные права лизинговых компаний должны максимально защищаться. Планируется защитить права и второй стороны — лизингополучателя. Для этого стоимость лизинга должна рас-



Лизинговые компании должны будут полностью перейти на учет по международным стандартам с 2019 года

крываться полностью: как отметили в ЦБ, лизингополучатель зачастую не знает выкупной стоимости предмета лизинга. В Центробанке также напомнили, что лизинг — один из немногих секторов экономики, где нет саморегулирования. ЦБ предложит участникам рынка создать СРО. В каком именно виде будет проводиться реформа, регулятор обещал сообщить осенью, когда завершится аудит лизинговых компаний. «Государство стремится сделать рынок более понятным и прозрачным как для себя, так и для инвесторов», — поясняет Кирилл Царев.

## Зачем нужна реформа

По словам Александра Михайлова, генерального директора ПАО «Европлан», активы в лизинговой отрасли распределены неравномерно: есть крупные сделки — лизинга самолетов, железнодорожных вагонов — и более мелкие — автотранспорта. «То есть сделки в 1 млрд руб. и в 1 млн руб. с абсолютно разным риском — все называется лизингом», — отмечает эксперт. По мнению господина Михайлова, основные риски несут лизингодатели, так как они финансируют приобретение предметов лизинга на сотни миллионов рублей и именно им предстоит вернуть деньги кредитным организациям. Таким образом, цель рефор-

мы состоит в минимизации рисков лизинговых компаний. Кроме того, определенные риски несут профильные инвесторы, кредитующие лизинговые компании — для них тоже должны быть предусмотрены механизмы защиты, считает эксперт.

Важной целью реформы, по мнению генерального директора компании «Лизинг-Трейд» Алексея Долгих, помимо повышения прозрачности рынка является снижение стоимости фондирования для лизингодателей, что в конечном счете удешевит лизинг для малого и среднего бизнеса. А заместитель генерального директора Carcade Юрий Еремин считает, что Центробанк сможет стать главным регулятором и «единым окном» для участников лизингового рынка. Эксперт также напоминает о том, что сейчас лизинговые компании поднадзорны как минимум трем контролирующим органам — Росфинмониторингу, ФНС и Росреестру.

## Что думают участники рынка

Что касается лизингополучателей, то у них нет единого мнения по поводу необходимости контроля рынка Центробанком. По словам Алексея Никитина, управляющего партнера юридической компании «Право и практика» (экс-директора «Альянсрегионлизинга»), многие лизингополучатели выступают за регулирование отрасли. «Для лизингополучателя идти в суд за защитой своих интересов подчас непозволительно долго: за месяцы, а

то и годы судебного разбирательства лизингополучатель может исчезнуть как экономический субъект», — говорит эксперт. ЦБ мог бы оперативно реагировать на разного рода жалобы, а главное, своими нормативными актами установить прозрачные правила игры, которые сейчас де-факто формирует только судебная практика. Между тем ряд лизингополучателей не заинтересован в регулировании отрасли. Как поясняет господин Никитин, речь идет о компаниях, которые не могут получить заем из-за своего плохого финансового состояния. В этих случаях лизинговые компании зачастую идут на риск и финансируют компании, которым банки наверняка отказали бы в кредите.

Что касается лизингодателей, то их волнует то, как будет проходить реформа. Например, будут ли нормативные документы приниматься в ускоренном порядке. «Непредуманная и скорая реализация создаст новые препятствия для рынка, приведет к снижению конкуренции, доступности и качества услуги и повышению стоимости лизинга для конечного потребителя», — полагает господин Долгих. Кроме того, важно, как на практике будут применяться стандарты МСФО. Если отчетность будет необходимо представлять один раз в год, это не создаст проблем. Трудности возникнут, если компании заставят отчитываться ежемесячно или ежеквартально. «Тогда придется дополнительно нанимать сотрудников, а также обучать имеющихся специалистов, что повысит операционную нагрузку на лизинговые компании», — поясняет Алексей Долгих.

Опрошенные эксперты, сходятся в одном: независимо от того как участники отрасли относятся к реформе, ее проведение неизбежно. Более того, изменения пойдут на пользу рынку лизинга в целом: и лизингодателям, и лизингополучателям. Ведь помимо всего реформа будет способствовать саморегулированию рынка. Как поясняет господин Долгих, мелкие игроки уйдут с рынка, а останутся только крупные и наиболее эффективные компании. При этом прозрачность рынка и его инвестиционная привлекательность будут зависеть не только от целей ЦБ и принятых законов, но и от их технической проработанности и своевременности принятия.

Мария Карнаух

## Железнодорожное оживление

— кризис —

За первое полугодие 2016 года доля сегмента железнодорожной техники в общем объеме лизинговых сделок снизилась почти на 6% и сейчас не превышает 18%. К сокращению доли ж/д лизинга привели перепроизводство вагонов и снижение ставок суточной аренды. Однако есть и хорошие новости: рынок оперирования вагонами оживился благодаря списанию старых вагонов. Кроме того, выросла доходность полувагонов. Все это дает аналитикам повод прогнозировать постепенный рост спроса в этом сегменте.

## Причины кризиса

Рынок лизинга подвижного состава подвержен циклическим изменениям. За периодом спада следуют периоды подъема, во время которых происходит списание старых вагонов и замена их новыми, соответственно, а период роста растёт и лизинг подвижного состава. Поскольку компании приобретают вагоны преимущественно в лизинг. «Рост лизинга подвижного состава и происходит сейчас на российском рынке», — говорит Дмитрий Зотов, генеральный директор лизинговой компании «Трансфин-М».

В период бурного развития лизингового рынка в 2009–2011 годах заводы России и Украины произвели примерно 200 тыс. вагонов (из них 150 тыс. — полувагоны). Доходность полувагонов росла, у некоторых операторов она достигала 1900 руб. в сутки (без учета НДС). Однако, как отмечают в компании, сложная ситуация в экономике, а также внешнеэкономические факторы привели к падению погрузки на сети и образованию профицита вагонов. В результате, напоминает господин Зотов, в 2015 году — начале 2016 годов роста спроса в сегменте лизинга железнодорожного состава мешали низкая доходность перевозок и высокие ставки по кредитам. Покупка нового вагона была нерентабельна. По данным рейтингового агентства RAEX («Эксперт РА»), по сравнению с первым полугодием 2015 года доля ж/д лизинга в объеме рынка в первом полугодии 2016 года снизилась на 5,9 п.п. и составила 13,3%. «В настоящее время доля железнодорожной техники в общем объеме лизинговых сделок не превышает 16–18%, тогда как в хорошие годы она достигала 28–30%», — говорит генеральный директор Института исследований проблем железнодорожного транспорта (ИИЖД) Павел Иванкин. Помимо кризиса перепроизводства, по словам эксперта, к сокращению доли лизинга ж/д состава привело резкое снижение ставки суточной аренды.

## Оживление рынка

Однако с осени 2015 года тенденции на рынке лизинга ж/д состава начали меняться: по словам Дмитрия Зотова, рынок оперирования восстанавливается. «Наблюдается ускорение темпов роста ставок за счет списания старого парка: только в первом полугодии было списано более 70 тыс. старых вагонов. По итогам года объем списания вагонов составит более 100 тыс.», — поясняет господин Зотов. Более того, кое-где уже образовался дефицит вагонов. Например, с середины августа на Кузбассе не хватает полувагонов для перевозок угля.

Дефицит вагонов и рост доходности полувагонов в нынешнем году отмечают и в пресс-службе «ВТБ Лизинг». По мнению аналитиков компании, к этому привела совокупность факторов: уход с рынка украинских заводов-производителей, введение запрета на продление срока службы вагонов, списание старых вагонов, введение субсидии на закупку инновационных вагонов, а также рост стоимости угля. «Если в ноябре 2015 года полувагон можно было арендовать за 350–380 руб. в сутки (без учета НДС), то сейчас ставки выросли до 700 руб.», — поясняют в компании.

## Новые компетенции

Профицит вагонов и кризис изменили формат бизнеса лизинговых компаний. «Банкротство лизингополучателей привело к тому, что они вышли на рынок оперирования вагонами. Лизинговые компании стали предоставлять вагоны на один рейс», — говорит Павел Иванкин. Однако оперирование подразумевает наличие специальных программ управления вагонными парками, самостоятельную организацию планового и внепланового ремонта, управление порожними рейсами. Поэтому при первой возможности лизингодатели постарались уйти от оперативного управления вагонами. Этот опыт обеспечил им денежный поток даже в отсутствие клиентов, однако обошелся очень дорого: по разным оценкам, общая задолженность лизингополучателей составляет примерно 500 млрд руб.

«Сложный период в экономике заставил лизингодателей более глубоко разобраться в этом виде лизинга, нарастить компетенции в части обслуживания, движения и ремонта вагонов», — соглашаются в пресс-службе группы ВТБ. Работа с арендой позволила лизингодателям выявить недостатки в условиях лизинговых договоров. Полученный опыт положительно сказался на взаимодействии лизингодателя и лизингополучателя.

## Передел портфеля

Число игроков на рынке оперирования сокращается, а надежных заемщиков не появляется, констатирует Павел Иванкин. К лизинговым компаниям стали обращаться собственники подвижного состава с предложением выкупить парк и потом оформить его в кредит. Что позволяет получить денежный поток, необходимый для содержания вагонов. «Таким образом, лизинговый портфель не растет, а перераспределяется между игроками. С учетом профицита вагонов лизинговые компании закрыли или значительно уменьшили лимиты по данной позиции. В среднем по рынку доля лимитов сокращена на 10%», — говорит господин Иванкин. Операторам в такой ситуации девать некуда: они вынуждены бороться за свой рынок. Поэтому, несмотря на рост ставок, кризис на рынке вагонов еще не закончился, убежден эксперт. «Мы наблюдаем оживление роста ставок аренды на полувагоны, но если смотреть в целом на потребность и желание приобрести вагоны, то ситуация несильно изменилась. Цена нового вагона несопоставима с рыночной ставкой суточной аренды вагона, она дороже», — отмечает генеральный директор «Газпромбанк Лизинга» Максим Агаджанов.

Борьба за клиентов заставляет лизинговые компании проявлять гибкость: они позволили своим клиентам провести реструктуризацию или же пошли навстречу в организации обратного лизинга. «Измывать вагоны у клиентов лизинговые компании не спешат — стараются либо значительно снизить лизинговый платеж в периоде, либо предоставлять каникулы и т. д.», — поясняет глава ИИЖД. По его словам, лизинговые компании крупных банковских холдингов пытаются договориться о смене получателя портфеля. Примером такого подхода может служить недавнее соглашение ВЭБа и ФПК (хотя реальной передачи портфеля пока не произошло).

В результате, несмотря на то что кризис на рынке лизинга ж/д состава еще не завершился, аналитики убеждены: положительные тренды последнего времени демонстрируют, что у этого сегмента хорошие перспективы. В пресс-службе группы ВТБ говорят, что в конце 2016 — начале 2017 годов многие игроки ждут снижения ключевой ставки, что приведет к снижению стоимости лизинга для клиентов. Также стимулировать спрос на лизинг грузового подвижного состава будут рост ставок доходности перевозок в полувагонах и списание вагонов с истекшим сроком службы.

Наконец, отмечают аналитики, большое влияние на рынок подвижного состава может оказать программа Минпромторга по субсидированию покупателей инновационного подвижного состава, предполагающая частичное возмещение затрат на приобретение таких вагонов. По словам Максима Агаджанова, поддержка отрасли государством будет способствовать сохранению положительной динамики. Однако ожидать стремительного роста не стоит. Необходимо регулировать списание вагонов и контролировать выпуск нового подвижного состава, чтобы избежать прежних ошибок. «Думаю, что спрос на новые вагоны будет восстанавливаться», — говорит господин Зотов.

Мария Карнаух

## Будущее лизинга судов

— прогноз —

Российские судовладельцы столкнулись с проблемой обновления флота, который был построен преимущественно в 80–90-е годы прошлого века. На этом фоне все большую популярность сегодня набирает лизинг судов, который является одним из наиболее эффективных способов финансирования капитальных проектов, в том числе в условиях недостаточности собственных средств.

## Государство стимулирует обновление флота

В России насчитывается более 600 компаний-судовладельцев, среди которых как парохозяйства, использующие флот для перевозки грузов и пассажиров, так и крупный промышленный бизнес, и рыболовецкие хозяйства, в чьей структуре суда разного назначения играют основную или вспомогательную роль в производственном процессе.

Вне зависимости от вида бизнеса и типа судов использование изношенного, выработавшего свой ресурс, а значит, неэффективного с точки зрения обслуживания и управления флота снижает рентабельность. Вместе с тем активизация судоходства является приоритетной задачей в рамках государственной политики по переводу части грузопотоков с автомобильного на речной вид транспорта, освоения транзитных логистических коридоров, загрузки судостроительных и ремонтных предприятий.

В последние годы правительство приняло ряд мер, направленных на поддержку отечественного судостроения и самих судовладельцев. Так, снижение кредитной и налоговой нагрузки при строительстве судов на российских верфях, компенсируется процентная ставка по договору лизинга в размере до двух третей ключевой ставки ЦБ РФ, введены льготы для «резидентов» Российского морского регистра судоходства. Кроме того, производителям (судостроителям) банки при поддержке ЦБ РФ могут предоставлять льготное лизинговое финансирование для модернизации производственных мощностей. Одновременно Фонд развития промышленности при Минпромторге РФ предоставляет лизингополучателю заем на аванс в размере не более 90% под 1% годовых в рублях.

Судно строится от 9 до 24 месяцев. Учитывая средний срок его работы — 30 лет, возврат инвестиций составляет от 5 до 15 лет. Как рассказал генеральный директор компании «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов, при приобретении судна через лизинговые операции лизингодатель может структурировать сделку так, чтобы срок финансовой аренды составлял 10–12 лет, а значительная часть долга (до 40%)



Все большую популярность сегодня набирает лизинг судов, который является одним из наиболее эффективных способов финансирования капитальных проектов

была переложена на выкупную стоимость по истечении срока аренды. Таким образом, судовладелец получает возможность снижения текущей нагрузки, которое также достигается за счет субсидирования процентной ставки в размере 60% от ключевой ставки.

## Кто потянет капиталоёмкие сделки?

Объем лизинга судов в лизинговом портфеле РФ в 2015 году — 83,7 млрд руб. Рост инвестиций в этот новый бизнес в 2015 году составил 13,2%. Лизинг для судоходных компаний представляется перспективным, но далеко не простым направлением. В первую очередь стоит иметь в виду крайне высокую капиталоёмкость данного сегмента и двусторонние риски, управление которыми требует определенного опыта реализации подобных проектов и наличия соответствующих компетенций.

Речь идет, в частности, о том, что лизингодатель за счет привлеченных или собственных средств приобретает в собственность имущество, которым фактически не может управлять. Эффективная эксплуатация судна и обеспечение лизинговых платежей за-

висят от многих факторов, к которым относятся: цены на топливо, размер потенциальной грузовой базы и даже погода, которая напрямую влияет на уровень воды в системе судоходных каналов России, что, в свою очередь, определяет допустимую осадку судов и, следовательно, их грузоподъемность.

Неудивительно, что финансовые институты очень взвешенно подходят к сделкам по речным и морским судам, а лизингополучатели предпочитают вести дела с крупными структурами, имеющими солидное надежное фондирование, — желательно от банков с прямым или косвенным участием государства.

В частности, генеральный директор компании «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов заявил: «Понимаю важность и перспективу сегмента лизинга судов, мы изучили все аспекты в области судостроения, рассмотрели существующие профили бизнеса, связанного с судовладением, определили для себя наиболее перспективные направления. На сегодня мы рассматриваем вопросы финансирования строительства судов на отечественных верфях, общий объем заявок составляет примерно 10 млрд руб. Кроме того, имея такого крупного финансового партнера, как Газпромбанк, мы готовы к значительным инвестициям и планируем занять лидирующее положение на рынке лизинга судов».

Федор Мельников