

**Лизинг**

Среда 23 ноября 2016 №217 (5967 с момента возобновления издания)



kommersant.ru

14 Стоимость аренды железнодорожных вагонов идет вниз. Причиной тому — переизготовление новых вагонов

14 Флот в лизинг — удобный финансовый инструмент, но обе стороны несут риски

15 Что делают компании с проблемными активами

# Перемены теперь постоянное состояние рынка

За девять месяцев 2016 года объем лизингового бизнеса вырос на 17% и составил около 450 млрд руб. В ближайшие годы лизинговым компаниям придется работать в условиях слабой инвестиционной активности бизнеса и адаптироваться к регулятивным новациям.

**— лизинг в России —**

Согласно предварительным данным исследования RAEX («Эксперт РА»), объем нового бизнеса за январь—сентябрь 2016 года составил около 450 млрд руб. (+17% по сравнению с девятью месяцами 2015 года). При этом на третий квартал пришлось около 175 млрд руб. лизингового бизнеса (годом ранее — 140 млрд руб.). Столь существенный прирост связан с эффектом низкой базы прошлого года. Кроме того, постепенная стабилизация в экономике России привела к частичному восстановлению лизингового рынка, который годом ранее сократился на 26%. За первые девять месяцев текущего года отрицательные темпы прироста нового бизнеса показала только пятая часть репортеров, годом ранее сокращение лизингового бизнеса отметили более 75% участников исследования.

Объем лизингового портфеля на 1 октября текущего года составил 2,9 трлн руб., что почти соответствует уровню на 1 октября 2015 года. Причиной продолжающейся стагнации портфеля является его инертность и выбытие крупных лизинговых договоров с проблемными клиентами. Кроме того, переориентация лизинговых компаний на розничные сегменты с более короткими сроками сделок, чем по крупным корпоративным договорам, не позволяет значительно наращивать совокупный объем портфеля.

Лидерами рынка по объему нового бизнеса по-прежнему остаются госкомпании: первое место занял «ВТБ Лизинг», второе — ГТЛК, а третья позиция осталась за компанией «Сбербанк Лизинг». В совокупности доля топ-3 в объеме нового бизнеса сократилась с 37% за девять месяцев 2015 года до 36% за аналогичный период 2016 года. Доля десяти крупнейших компаний в объеме нового бизнеса за январь—сентябрь 2016 года составила около 64% (65% за девять месяцев 2015 года, 61% за девять месяцев 2014 года).

По итогам девяти месяцев 2016 года среди пяти крупнейших игроков рынка четыре являются госкомпаниями. В целом по рынку доля госкомпаний в структуре нового бизнеса снизилась с 53% за январь—сентябрь 2015 года до 50% за аналогичный период 2016 года, что является следствием наращивания розничных сделок другими игроками рынка и снижением активности прошлого года лидера компании «ВЭБ-лизинг».

**Эхо «Трансаэро»**

Вследствие сокращения спроса на лизинговые услуги на протяжении последних двух лет объем лизингового бизнеса в России упал на 30% за период с 2013 по 2015 год. В резуль-

тате по объему нового бизнеса российский рынок опустился с 5-го на 11-е место в рейтинге европейских лизинговых рынков на 1 января 2016 года. В объеме ВВП России доля лизингового бизнеса за 2015 год составила около 1%, что на 0,3 п.п. ниже максимального уровня, достигнутого в 2013 году. Среди европейских рынков лизинга по данному показателю российский сопоставим с испанским, итальянским и турецким (см. график). При этом Россия существенно уступает крупнейшим лизинговым рынкам Европы (Англия, Франция, Германия), доля которых в объеме ВВП своей страны составляет не менее 1,8%.

Из-за ослабления курса рубля российский лизинговый портфель за 2015 год сократился в евро на 26%, что является наихудшим результатом среди крупнейших лизинговых рынков Европы. Однако несмотря на сжатие нового бизнеса на протяжении 2014–2015 годов, по величине портфеля лизинговых договоров Россия на 1 октября занимает пятое место среди европейских стран.

По данным Банка России, в связи с величиной портфеля (с 2013 года объем лизингового портфеля составил около 3 трлн руб.) лизинговый сегмент по значимости является вторым после банковского. Однако все участники и регуляторы рынка прочувствовали, как неплатежеспособность всего одного крупного заемщика влияет не только на отрасль, но и всю экономику страны после краха авиакомпании «Трансаэро», которая была одним из ключевых клиентов крупнейших лизинговых компаний. Банкротство бан-

Топ-20 лизинговых компаний России по итогам девяти месяцев 2016 года

Место по новому бизнесу	Наименование ЛК	Рейтинг кредитоспособности RAEX («Эксперт РА») на 27.10.2016*		Объем нового бизнеса (стоимости имущества) за 9 месяцев 2016 года (млн руб.)	Темпы прироста нового бизнеса 9 месяцев 2016 года / 9 месяцев 2015 года (%)	Сумма новых договоров лизинга за 9 месяцев 2016 года (млн руб.)	Объем лизингового портфеля на 01.10.2016 (млн руб.)
		01.10.2016	01.10.2015				
1	ВТБ Лизинг			63021,5	20	88017,7	394041,5
2	Государственная транспортная лизинговая компания*			58327,6	69	81389,5	244915,9
3	«Сбербанк Лизинг» (ГК)	A++		38748,9	-5	53491,6	333648,8
4	«ВЭБ-лизинг»			26197	-48	38677	601083,1
5	«Европлан»	A++		25807,9	46	н.д.	41599,1
6	«Сименс Финанс»			19689	43	30412,3	33078,4
7	«Балтийский лизинг» (ГК)			17901	21	26347	31772
8	«Бизнес Альянс»			15294,8	—	32572	32187,6
9	«РЕСО-Лизинг»	A+ (I)		10502,4	31	16144,1	17569
10	«Юникредит Лизинг» и «Локат Лизинг Россия»	A++		10349,8	141	14937,9	25188,9
11	«Трансфин-М»	A+ (III)		10146	-1	27905	270881,4
12	«Альфа-Лизинг» (ГК)			9306,7	—	15275,1	64097,8
13	«Элемент Лизинг»	A+ (III)		6754	164	10035	8861
14	«КамАЗ-Лизинг» (ГК)			6001,9	-4	8741,8	9456,5
15	«Стоун-XX» (ГК)	A (I)		5948,3	44	8978,4	10076
16	«Рейл1520» (ГК)	A (I)		5754	-20	4922	31381
17	«Интерлизинг» (ГК)			5135,4	174	7620,4	10416,8
18	«Система Лизинг 24»			5069	19	6521,3	11659,6
19	«Саскаде Лизинг»	A+ (II)		4544,4	-51	6758,8	15783,9
20	«Лизинг-Проект»	B++		4039,2	—	7837,1	10251,8

Источники: RAEX («Эксперт РА») по результатам анкетирования ЛК. \*В скобках — подуровень рейтинга.

ков такое сильное влияние не оказывает, хотя в этом году лицензии были отозваны у нескольких финансовых институтов. «Необходимость в госрегулировании вызвана проблемами с крупными лизинговыми получателями и лизингодателями в особо важных для государства отраслях», — отмечает Александр Михайлов, генеральный директор компании «Европлан». — Но затронет регулирование все лизинговые компании независимо от их специализации. Поэтому важно не навредить и не ограничить эффективную работу частного капитала — к примеру, в сегменте лизингового финансирования транспорта для МСБ».

Объемы изъятой в прошлом году техники был рекордным — более 55 млрд руб., но сейчас агентство отмечает стабилизацию проблемной задолженности, платежей по сделкам, имеющих просрочку бо-

лее 60 дней сейчас всего около 10% от лизингового портфеля. Однако проблемы крупных клиентов в случае затяжной стагнации экономики продолжат оказывать негативное воздействие на качество активов лизинговых компаний и, как следствие, банковских кредитов. В целях предотвращения крупных дефолтов в лизинговой отрасли Минфин и Банк России приняли решение о реформировании рынка. Ключевые направления реформы будут направлены на повышение прозрачности и введение регулирования лизингового рынка, что предполагает соблюдение им дополнительных требований по контролю рисков в финансовой системе в целом.

**Направления реформ**

В результате реформирования рынка и изменения законодательства лизинг может стать исключительным видом деятельности, с которым будет запрещено совмещать другую деятельность. Напомним, с начала 2000-х в России было отменено лицензирование лизинговой деятельности, что позволило компаниям снизить бюрократические издержки. Помимо совершенствования нормативно-правовой базы с 2019 года компаниям предстоит переход на отчетность по МСФО. Однако предварительное Минфин России переведет лизингодателей на новые стандарты РСБУ, гармонизированные с МСФО. Сейчас, по оценкам RAEX, отчетность по международным стандартам (в том числе с учетом консолидированной отчетности холдингов и групп) составляют не более 30% лизингодателей, входящих по объему портфеля в число 300 крупнейших лизинговых компаний России. При этом лизингодателей, составляющих МСФО два и более раз в год, еще меньше: 10–15% компаний из первых трех сотен. В основном это крупные игроки, выпустившие облигации, а также компании при банках и крупных производителях оборудования. Поэтому с на-

ибольшими трудностями при введении МСФО столкнутся мелкие региональные компании, ограниченные в финансовых и кадровых ресурсах.

Следующим этапом после внедрения МСФО на рынке может стать введение Банком России пруденциальных нормативов. Одним из самых обсуждаемых и противоречивых для лизингодателей является вопрос достаточности капитала (отношение собственных средств компании к активам, взвешенным по уровню риска), поскольку не для всех компаний высокий уровень достаточности будет показателем. Для лизингодателя при производителях данный показатель может быть нецелесообразен, ввиду того что такие компании, по сути, могут представлять собой обособленное подразделение по реализации оборудования клиентам и не привлекать рыночного фондирования. На лизингодателей при кредитных организациях будут распространены обязательные нормативы банковской группы, поэтому поддержание высокого уровня автономии более уместно для частных компаний, привлекающих средства инвесторов. «Вопрос в том, какие нормативы будут в СРО. Пока они не определены, рано о чем-то говорить. С точки зрения уровня достаточности капитала лизинговых компаний это основная проблема участников рынка — стандартом считается 1 к 8», — говорит Владимир Добровольский, заместитель генерального директора по работе с клиентами компании ГТЛК.

По нашему мнению, более показательным нормативом для лизинговых компаний должны стать коэффициенты ликвидности, так как одной из основных причин банкротства лизингодателей являются именно проблемы с ликвидностью. Отдельного внимания также требует контроль концентрации рисков на отраслях и крупнейших клиентах. Ситуация в ж/д-сегменте, а с 2014 года и в авиаотрасли указала на необ-

ходимость введения ограничительных уровней концентрации рисков на клиентах.

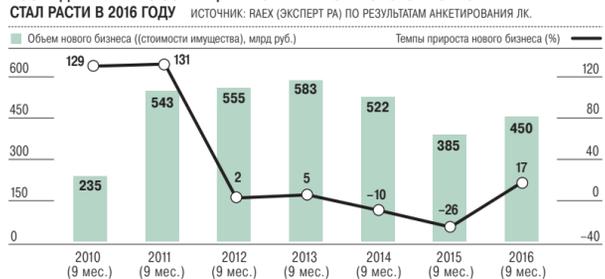
В ближайшие годы существенным нововведением для рынка станет появление саморегулируемых организаций, на которые могут быть возложены разработка отраслевых стандартов, сбор отчетности, статистика и пр. Банк России уже ввел это на рынках микрофинансовых организаций, НПФ, страховых компаний, управляющих компаний. Одной из ключевых проблем при образовании СРО являются разногласия между лизинговыми компаниями разного типа, поскольку их бизнес-модели, финансовые возможности собственников и специализация имеют кардинальные различия. Для повышения эффективности работы СРО и во избежание конфликтных ситуаций лизингодателям необходимо будет находить компромиссы. «Важно, чтобы СРО объединяла максимальное количество участников рынка, компаний всех форм собственности и размеров. СРО не должна быть механизмом ограничения конкуренции. Разрабатываемые нормативы должны учитывать интересы максимального количества лизинговых компаний», — подчеркивает Дмитрий Корчагов, генеральный директор компании «Балтийский лизинг».

**Две стороны регулирования**

Введение ограничительных барьеров при вступлении в СРО (величина капитала, размеры взносов и пр.) и повышение требований к лизинговым компаниям приведут к росту их издержек. В результате некоторые мелкие игроки будут вынуждены покинуть рынок. «С 2017 года планируется создать СРО, которые определят правила работы на рынке лизинга. Компании, которые в силу несоответствия данным требованиям не смогут вступить в СРО, покинут рынок», — говорит Дмитрий Зотов, генеральный директор компании «Трансфин-М». — Из-за кризиса в банковском секторе и неплатежей клиентов уже ушли наиболее мелкие игроки и все те, кто был наиболее уязвим на рынке лизинга». Помимо этого сворачивание лизинговой деятельности может произойти в структурах, созданных для оптимизации налогообложения, при более крупном бизнесе собственников. По данным Росфинмониторинга, на 1 января 2016 года в РФ было зарегистрировано около 3 тыс. лизинговых компаний (3,1 тыс. годом ранее). По нашей оценке, реальную деятельность по предоставлению в лизинг/аренду оборудования ведет не более 500 компаний, при этом не менее 75% лизингового портфеля рынка приходится на топ-10. В дальнейшем концентрация отрасли продолжит расти, что будет связано как с уходом части рыночных игроков, так и с более активным участием крупных лизингодателей в программах модернизации и антикризисной поддержки системообразующих предприятий.

**Руслан Коршунов**

ПОСЛЕ ДВУХЛЕТНЕГО СОКРАЩЕНИЯ ОБЪЕМ ЛИЗИНГОВОГО БИЗНЕСА СТАЛ РАСТИ В 2016 ГОДУ



В 2015 ГОДУ РОССИЯ ЗАНЯЛА ПЯТОЕ МЕСТО ПО ОБЪЕМУ ЛИЗИНГОВОГО ПОРТФЕЛЯ СРЕДИ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН



От сложных задач к простым решениям

**ВТБ ЛИЗИНГ**

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

АО ВТБ Лизинг

## 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 нецелесообразно: долго, дорого, 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 перевозки 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 надежные заемщики не появляются, 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, снижена кредитная и налоговая нагрузка 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, — желательнее от банков с прямым или косвенным участием государства.

В частности, генеральный директор компании «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов заявил: «Понимаем 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

# ЛИЗИНГ

## Активы как источник проблемы

Кризис 2008 года подготовил лизинговые компании к неплатежеспособности клиентов и даже к их банкротству. Лизингодатели ужесточили требования к качеству предметов лизинга. Они также научились быстро изымать и реализовывать технику, предоставляемую в лизинг. Но если с крупными компаниями лизингодатели готовы договариваться о расщепке и реструктуризации, то от более мелких клиентов они уже не ждут скорого восстановления платежеспособности.

### — тенденция —

#### Отрасли под ударом

По словам экспертов, в этот кризис больше всего пострадали отрасли, которые раньше были локомотивом рынка лизинга, — перевозчики и строители. «Сжатие этих сегментов оказывает сильное давление на рынок», — говорит Алексей Никитин, управляющий партнер юридической компании «Право и практика» (экс-директор компании «Альянсрегионлизинг»). Однако все по-прежнему зависит от качества предметов лизинга. В целом ситуация с проблемными активами в этот кризис несколько проще, чем в прошлый — в 2008 году, так как за это время лизингодатели всерьез ужесточили требования к качеству предметов лизинга, а также научились быстро их изымать и реализовывать, компенсируя потери от дефолта лизингополучателей.

Как поясняет генеральный директор лизинговой компании «Трансфин-М» Дмитрий Зотов, проблемными активами считаются те, которые обладают низкой ликвидностью: их трудно реализовать, поскольку вторичный рынок слабо развит и достаточно узок. Изъяв такой актив, его можно снова сдать в аренду или продать. Разница только во времени экспозиции: если легковой автомобиль можно продать за месяц, то поиск покупателя грузовой техники займет гораздо больше времени. С точки зрения последующего использования наиболее проблемным акти-

вом является оборудование, в особенности то, которое требует монтажа. «Такие активы при изъятии, демонтаже и продаже по частям теряют в стоимости иной раз до 80%, кроме того, они зачастую производятся для определенного заказчика и другая компания могут не подойти», — поясняет господин Зотов.

#### Кризис авиа и подвижного состава

Кризис также привел к переориентации спроса среди перевозчиков. По словам Алексея Никитина, в отличие от прошлого кризиса, в одном из самых капиталоемких сегментов лизинга — лизинге подвижного состава и авиатехники — сейчас преобладает операционный лизинг, который, по сути, является арендой. Поэтому, с одной стороны, ставки аренды на подвижной состав и самолеты упали — например, на полувагоны, самый распространенный тип подвижного состава, ставки в 2012 году достигали 1,5 тыс. руб. в день, а в первом полугодии 2016 года составили 550–600 руб. в день. Что касается авиарынка, то ранее ежемесячный лизинговый платеж по договору операционного лизинга составлял \$180–200 тыс. на самолеты компании «Сухой» SSJ 100, то в 2016 году операторы предлагали уже ставку 7–8 млн руб. (по курсу 62,9 руб./\$ — \$111–127,1 тыс.) «Однако спрос на подвижной состав и самолеты по-прежнему сохраняется, поэтому лизинговые компании сдают в аренду



После всех кризисов лизингодатели хорошо научились изымать предмет лизинга, хранить его, эксплуатировать, передавать в аренду или продавать

даже большие парки из десятков тысяч вагонов», — поясняет эксперт.

Между тем, даже несмотря на спрос, обе отрасли — и авиа, и лизинга подвижного состава — не просто переживают кризис. Самым громким событием стало банкротство авиакомпании «Трансаэро» в октябре 2015 года — именно оно заставило Центробанк задуматься о реформе рынка лизинга. Напомним, осенью 2015 года авиаперевозчик не смог обслуживать долги на сумму более 250 млрд руб. В результате в конце октября у «Трансаэро» был отозван сертификат эксплуатанта, после чего была инициирована процедура банкротства компании. Как поясняет Дмитрий Зотов, в этой ситуации у лизинговой компании, в отличие от банка, есть серьезное преимущество: самолеты находятся в собственности лизингодате-

ля и не попадают в конкурсную массу при банкротстве перевозчика. По словам эксперта, самолеты были изъяты в достаточно короткий срок. Однако несмотря на это, лизингодатели все равно понесли убытки. «Во-первых, в результате выпадения дохода по данному клиенту при необходимости выполнения обязательств перед банком-кредитором, профинансировавшим судно. Во-вторых, лизинговые компании понесли дополнительные расходы, которых не было в смете: ремонт, перегон самолетов на места временного хранения, восстановление летной годности», — поясняет господин Зотов. По его словам, на проведение этих процедур и поиск нового эксплуатанта потребовалось время. В настоящее время два самолета из трех, профинансированных «Трансфин-М» и находящихся в лизинге у «Трансаэро», уже использует авиакомпания «ВИМ-Авиа».

#### Навстречу лизингодателю

Директор московского представительства Первой лизинговой компа-

нии Жанна Виксна отмечает: «Если клиент терпит кризис или дефолт, часто он сам отказывается от лизинга и возвращает предмет лизинга, который в последующем нами реализуется», — рассказывает она. «Лизингодатель в случае просрочки платежей лизингополучателем чаще всего расторгает договор и изымает предмет лизинга», — добавляет господин Никитин. По его словам, текущая рыночная ситуация не предполагает быстрого восстановления платежеспособности проблемных лизингополучателей, поэтому чаще всего наиболее эффективным способом возврата инвестиций для лизингодателя является изъятие предмета лизинга и его продажа в случае, если это был выкупной лизинг, или повторная сдача в аренду в случае операционного лизинга.

Как отмечает генеральный директор «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов, у каждой лизинговой компании в зависимости от ее компетенции и ниши на рынке, свой опыт работы с проблемными активами. Лизингодатель уже научился

изымать предмет лизинга, хранить его, эксплуатировать, передавать в аренду или продавать. Как поясняет господин Никитин, переговоры, расщепки и реструктуризация применяются в отношении крупных лизингополучателей, особенно если дело касается слаболиквидных предметов лизинга (в качестве таковых иногда выступают и электростанции, и доменные печи). С другой стороны, напоминает госпожа Виксна, компании, у которых срок лизинга превышает один-два года, стараются выплачивать лизинговые взносы, поскольку техника приобреталась за меньшие деньги и ставки по лизингу были ниже. «Лишиться техники в такой ситуации совсем невыгодно, поэтому клиенты все чаще обращаются за реструктуризацией долга», — отмечает эксперт.

Также, говорит господин Никитин, есть сложности с договорами лизинга, по которым платежи должны осуществляться в иностранной валюте — таких, несмотря на уроки предыдущего кризиса, заключалось достаточно много (как раз в сегменте авиатехники и строительной техники). «В связи с почти двукратным ростом курса иностранной валюты большинство лизингополучателей не справились с исполнением обязательств по таким договорам, что также сильно ударило по лизингодателям, так как финансирование по таким договорам привлекалось ими в валюте и, соответственно, зачастую ни продажа, ни повторная сдача в аренду предмета лизинга не позволяют полностью расплатиться по валютному кредиту», — говорит эксперт.

Таким образом, технология работы с проблемными активами зависит от типа сделки и клиента. К корпоративным лизингополучателям, особенно тем, которые взяли в лизинг низколиквидное имущество, относятся более лояльно. Что касается мелких клиентов, то при возникновении проблем с оплатой лизингодатель старается завершить с ними отношения и самостоятельно реализовать предмет лизинга. Тем более что опыт таких сделок по итогам прошлого кризиса уже наработан.

Мария Карнау

## Кризисная стабильность

### — финансы —

**В текущем году лизинговым компаниям стало значительно легче получить финансирование. Кроме того, вслед за ключевой ставкой снизились проценты по кредитам. В результате, несмотря на то что контроль банков за лизингодателями усилился, спрос на кредиты вырос — особую активность проявляет малый и средний бизнес. Теперь участники рынка ждут результатов реформы: они прогнозируют, что, если благодаря ей удастся повысить прозрачность отрасли, ставки для лизингодателей станут еще ниже.**

#### Стабилизация рынка

Лизинговые компании констатируют: благодаря действиям регулятора в 2016 году финансовый рынок стабилизировался. Если раньше вслед за ростом ключевой ставки увеличивалась стоимость денег и, соответственно, сокращался объем инвестиций в лизинговые сделки, то сейчас тенденция обратная. Как говорит генеральный директор «Трансфин-М» Дмитрий Зотов, вслед за поэтапным снижением ключевой ставки ЦБ наблюдается снижение ставок по депозитам, кредитам и ипотеке. Он напоминает, что в сентябре регулятор снизил ключевую ставку до 10%. «В целом за последний год ставки снизились в среднем где-то на 2–2,5% и для небольших лизинговых компаний с качественным кредитным портфелем порядка 1 млрд руб. составляют около 17,5–18% годовых», — говорит экс-директор «Альянсрегионлизинг» Алексей Никитин, управляющий партнер юридической компании «Право и практика».

Кроме того, лизинговым компаниям стало легче, чем в 2015 году, привлекать ресурсы, необходимые для финансирования сделок, отмечает финансовый директор компании Cascade Дмитрий Чернышев. Эксперт напоминает банки, включившись в стоп-лист отраслей для финансирования, постепенно покидают рынок корпоративного кредитования. «Напротив, те финансовые организации, которые ориентировались не на отраслевую принадлежность заемщиков, а на качественные кредитные истории и текущие показатели деятельности, „перезагрузили“ требования к лизинговым компаниям и постепенно

наращивают объемы кредитования участников рынка лизинга», — говорит господин Чернышев. Как рассказывает Дмитрий Зотов, «Трансфин-М» уже получает от банков предложения снизить ставки по действующему портфелю. Эксперт констатирует: сейчас скорее наблюдается избыток ликвидности, что оказывает влияние и на рынок лизинга. Объемы новых сделок по итогам первого полугодия 2016 года выросли на 13% по сравнению тем же периодом 2015 года, говорит господин Зотов.

«Большинство лизинговых компаний прошли этап дефицита кредитных ресурсов, и ситуация начала выравниваться», — констатирует генеральный директор «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов. — У лизингодателей и кредиторов за годы работы улучшилось понимание ликвидности предметов лизинга, и тому послужил в том числе опыт пережитых кризисных периодов». В свою очередь, Дмитрий Чернышев отмечает, что спрос на банковские кредиты был высок даже в непростой для рынка 2015 год. «Следствием снижения ставок станет увеличение доли банковских кредитов в профинансированных средствах лизинговых компаний. Сейчас эта доля примерно 55–60%», — говорит эксперт. По словам генерального директора «Сбербанк Лизинг» Кирилла Царева, интерес к лизингу растет, о чем свидетельствуют объемы продаж. Более того, увеличивается доля сегмента малого и среднего бизнеса, а также количество сделок в регионах — этот сектор рынка заметно активизировался.

#### Влияние кризиса

Говоря об основных тенденциях рынка лизинга в кризис, эксперты отмечают ужесточение требований со стороны банков, особенно в отношении контроля лизингополучателей и его периодичности. «Теперь банки более тщательно следят за качеством текущего портфеля, не ограничиваясь проверкой при выдаче кредита», — говорит господин Никитин. Дмитрий Чернышев отмечает также, что банки ужесточили требования в отношении залогового имущества, ограничения выплат дивидендов и общего снижения лимитов для одного заемщика.

Кирилл Царев считает, что произошло не ужесточение условий для лизинговых компаний, а их пере-

осмысление: «Ряд лизинговых компаний столкнулся с трудностями, что отразилось на подходе банков к финансированию лизингодателей. Банки в принципе стали более критично и более взвешенно смотреть на многие проекты». Однако такого же подхода стали придерживаться сами лизинговые компании при взаимодействии с собственными клиентами, оценивая степень долговой нагрузки, рентабельность бизнеса и адаптацию бизнес-модели под изменившийся рынок, отмечает эксперт.

Эксперты указывают также на то, что экономическая ситуация повлияла и на оценку ликвидности предметов лизинга. «В ряде отраслей мы столкнулись с тем, что ликвидность разных видов имущества меняется в зависимости от общей макроэкономической ситуации. Когда на рынке есть дефицит ликвидности, то низколиквидным становится даже то, что раньше имело средний показатель, потому что в данный момент нет покупателя, который готов купить то или иное имущество», — говорит глава «Сбербанк Лизинг». При этом он напоминает, что, с другой стороны, ряд предметов лизинга (например, легковые машины) остался ликвидным даже в условиях ограниченной ликвидности. Эксперт прогнозирует, что по мере роста экономики ликвидность будет восстанавливаться по большому спектру имущества — так же, как это происходило во время прошлого кризиса 2008–2010 годов. «Пока можно точно сказать, что наиболее ликвидным является транспорт, поэтому именно транспорт будет всегда самым привлекательным для лизинга», — говорит господин Царев. «Легковые автомобили и легкий коммерческий транспорт традиционно являются наиболее ликвидными предметами лизинга и по стоимости, и с точки зрения сроков реализации на вторичном рынке. Под сделки с легковым автотранспортом сравнительно легко привлечь финансирование, в отличие, например, от лизинга дорогостоящего оборудования или спецтехники», — соглашается господин Чернышев. Также хорошим предметом залога эксперты называют спецтехнику европейского и американского производства.

В дальнейшем доступность финансирования по-прежнему будет зависеть от регулятора.

Мария Карнау

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.



# ОТЛИЧНЫЙ ОТ ДРУГИХ



Премия за trade-in<sup>1</sup>  
до 150 000 руб

## Volkswagen Transporter

Если этот 100%-й немец берётся за дело, то делает его на отлично. Выносливый и надёжный, он обладает самым большим грузовым отсеком в своём классе<sup>2</sup>. Полный привод с механической блокировкой дифференциала, электрический обогрев лобового стекла и догреватель дизельных моторов полностью адаптируют его к российской действительности. Его эталонная эргономика и новые возможности инфомедиа-системы обеспечивают высочайший комфорт, а базовое оснащение электронной системой поддержания курсовой устойчивости и автоматической системой послеаварийного торможения — безопасность водителя. **Да, это не просто автомобиль. Это ваш незаменимый партнёр!**



**Volkswagen Transporter —  
лучший фургон 2016 года**



**Коммерческие  
автомобили**

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте [www.volkswagen-commercial.ru](http://www.volkswagen-commercial.ru)

<sup>1</sup>Трейд-ин. При покупке нового автомобиля Volkswagen Caravelle, Multivan, Transporter у официального дилера в период с 01.01.2016 по 31.12.2016 года со сдачей прежнего автомобиля в зачёт стоимости предоставляется выгода в размере до 150 000 рублей.

Подробности у официальных дилеров. Предложение ограничено. <sup>2</sup>До 9,3 куб. м Реклама