

14 Исследование рынка ФАС России подтвердило позитивный эффект от грядущих реформ

16 Рынок авиализинга еще не переварил последствия крупных банкротств авиакомпаний



16 В России применены уникальные схемы рублевого финансирования импортных поставок оборудования

Рынок лизинга демонстрирует быстрый рост. В условиях оживления экономики компании спешат реализовать отложенный спрос, воспользоваться программами господдержки и низкими ставками на привлечение финансирования.

# Лизинг ускоряет рост

— конъюнктура —

По оценке рейтингового агентства «Эксперт РА» (RAEX), в первом полугодии рынок лизинга в России вырос в два раза по сравнению с аналогичным прошлым периодом — до 427 млрд руб. Согласно базовому прогнозу аналитиков агентства, по итогам 2017 года рынок достигнет рекордного за все время его существования объема — 850 млрд руб.

Драйверами рынка выступают прежде всего транспортные сегменты — авиационный, автомобильный и железнодорожный, прирост объема нового бизнеса в которых, по данным RAEX, составил 91%, 38% и 77% соответственно, а рост сегмента водного транспорта, хоть и невелик пока по объемам, показал внушительный рост на 225% в сравнении с первым полугодием 2016 года.

Значительными темпами растет операционный лизинг: прирост объема нового бизнеса лизинговых компаний в сегменте аренды составил 166%, говорится в отчете RAEX. Особенно активно оперлининг развивается в сегментах авиационной и железнодорожной техники, а в розничных сегментах по-прежнему остается невосстребованным. Например, доля аренды в новом бизнесе в сегменте автотранспорта, как и годом ранее, находится на уровне 2–3%.

Лидерство на рынке лизинга с 2009 года прочно закрепилось за госкомпаниями, отмечают аналитики RAEX: на первое место по итогам полугодия поднялся «Сбербанк Лизинг», на втором — Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), «ВТБ Лизинг» занимает третью позицию. Доля крупнейшего лизингодателя на рынке в первом полугодии достигла 17% нового бизнеса против 13% годом ранее, отмечает агентство, а доля трех крупнейших лизинговых компаний в объеме нового бизнеса составила 39% против 34% годом ранее.

Несмотря на снижение доли автотранспорта в общем объеме рынка с 40% до 35%, в абсолютном выражении этот сегмент вырос на 38%, как считают аналитики RAEX, за счет реализации госпрограмм по линии Минпромторга РФ. Как и прежде, автотранспорт остается крупней-



Лизинг легковых автомобилей остается крупнейшим сегментом рынка в России и продолжает расти, хотя новые поставки поддерживаются преимущественно госсубсидиями

шим сегментом рынка, причем продажи грузовых автомобилей в лизинг растут быстрее, чем легковых (прирост объема лизингового бизнеса компаний с грузовиками составил около 55%, с легковушками — 24%). Оживление российской экономики в сочетании с господдержкой лизинга, по оценкам RAEX, способно привести к росту автосегмента на 30%, а июльское увеличение госсубсидий на покупку грузового автотранспорта и спецтехники с 10% до 12,5% приведет к дополнительному повышению спроса.

В крупнейшей на этом рынке лизинговой компании «Европлан» (входит в группу «САФМАР Финансовые инвестиции») Михаила Иудериева) считают, что стремительный рост бизнеса в автосегменте обеспечивается активностью частных лизинговых компаний и ростом популярности лизинга как способа покупки автомобиля. «В 2014 году доля лизинга в продажах легковых автомобилей в России

составляла 5,1%, по итогам 2016 года — 8,1%, а по итогам первого полугодия 2017 года — уже 8,5%», рассказывает генеральный директор компании Александр Михайлов. — Это говорит о том, что происходит сокращение нашего отставания от развитых экономик, где этот показатель часто превышает 30%.

Директор по продажам «Альфа-Лизинга» Дмитрий Пушкин констатирует, что в сегменте лизинга грузовых автомобилей сыграл свою роль «правильно подобранный фокус госсубсидий», сделав бенефициаром программы крупнейшего в России производителя грузовиков КамАЗ, тогда как в сегменте легковых автомобилей, по его мнению, «рост, очевидно, недостаточен, хотя и показывает положительную динамику несколько месяцев подряд». В то же время драйвером в легковом сегменте служит «грамотная стратегия агрегаторов таксомоторных парков», таких как «Яндекс-Такси» и Gett, которые в сотрудничестве с крупными игроками рынка такси: скидка к цене автомобиля, аванс за счет субсидии,

специальный пакет страхования. Дальнейшего роста рынка в следующем году можно ожидать только при сохранении объема всех субсидий на уровне не меньшем, чем есть сейчас, считает господин Пушкин.

Аналитики RAEX особо отмечают рост лизинга железнодорожного подвижного состава: сегмент показал положительную динамику впервые с 2012 года. Прирост объема нового бизнеса железнодорожной техники в первой половине года составил 77% вследствие реализации спроса на инновационные вагоны. Продолжающееся списание изношенного парка операторов стимулирует лизинг железнодорожной техники, что обеспечит прирост сегмента по итогам 2017 года на 70–75%, прогнозируют аналитики агентства.

В «ВТБ Лизинг» связывают активизацию железнодорожного сегмента с наметившимся ростом доходности от оперирования универсальным подвижным составом — полувагонами в силу наличия устойчивой грузовой базы и перехода на эксплуатацию инновационного подвижного состава с увеличенной грузоподъемностью. По словам генди-

ректора компании Андрея Коноплева, «участники рынка сегодня ведут очень взвешенную политику при формировании универсального парка», что должно застраховать рынок от чрезмерных колебаний спроса и предложения, которые наблюдались в прежние годы.

Для «Альфа-Лизинга» железнодорожный транспорт традиционно остается одним из ключевых направлений деятельности, сообщили в компании. «Дальнейшие перспективы рынка находятся в прямой зависимости от того, насколько активно будет финансироваться строительство новых вагонов, но, на мой взгляд, уже в ближайшей перспективе стоит ожидать замедления темпов роста в этом сегменте», — полагает руководитель отдела по работе с предприятиями транспорта Анна Ржевская.

Вступивший в силу запрет на продление срока службы маневровых локомотивов создает предпосылки для развития рынка лизинга тягового подвижного состава, напоминает она, «но без введения мер государственной поддержки данного рынка не обойтись, что наглядно проявилось на примере других отраслей».

Анна Семенова

## «Государство должно видеть, кому оно помогает»

— административный ресурс —

Советник первого заместителя председателя Банка России **СЕРГЕЙ МОИСЕЕВ** подчеркивает, что в процессе подготовки реформы лизингового рынка регулятор был «на прямой связи» с участниками отрасли, и называет законопроект во многом «детским самым рынка лизинга». О том, как реформа изменит рынок, он рассказал в эксклюзивном интервью «Ъ».

— Дискуссия о необходимости и целесообразности реформы рынка лизинга и ее отдельных аспектов идет уже полгода. Удалось ли найти согласие с той частью отраслевого сообщества, которая опасается последствий реформы?

— Лизинговый сектор в значительной мере неоднороден. Группа малых компаний действительно с опасением смотрит в будущее. В ходе диалога мы последовательно снимали каждое из них. В результате законопроект претерпел изменения. Из всего набора предложенных шагов в законопроект осталось два принципиальных пункта: регистрация субъектов лизинговой деятельности в государственном реестре и переход на учет и отчетность по международным стандартам. Остальные вопросы, которые могли волновать участников рынка, в том числе проблема действующих договоров, ограничений на виды деятельности и другие предложения, после консультаций с участниками рынка были так или иначе сняты. Несмотря на упрощения, конечная цель осталась без изменений — государство превращает лизинговый бизнес в институционализированный, прозрачный.

Недавнее исследование ФАС России этого рынка показало, что треть компаний, не соответствующих требованиям законопроекта, де-факто не ведут лизинговой деятельности, четверть имеют собственный капитал ниже нуля. Это означает, что клиенты им ничего не платят или что они «проели» свой капитал, в лучшем случае расплатившись с кредиторами. Это неработающая часть рынка. Для остальной, «живой» части рынка разработчики подготовили очень лояльные условия по собственному капиталу: 10 млн руб. на переходном этапе реформ и 20 млн руб. на заключительном — это рекордный минимум для сопоставимых финансовых рынков. Переход на МСФО — это не особое изобретение для лизинга, на международные стандарты учета и отчетности должны перейти все российские юридические лица.

— Некоторые эксперты полагают, что реформа выбьет с рынка малые и средние лизинговые компании, которые работают с малым и средним бизнесом в регионах, что не замедлит сказаться на местной экономике. Что вы им можете ответить?

— Банк России не делает различий между участниками рынка — большие они или маленькие, частные или государственные, иностранные или отечественные. Никакого значения в экономическом плане это не имеет. Важен не размер, а надежность, эффективность и добросовестность.

Лизинговый бизнес устроен достаточно просто: в пасиве лизингодателя — кредиты, в активах — кредитные требования к клиенту. И если у лизингодателя капитал всего 10 тыс. руб., то первый же неплатеж со стороны клиента автоматически приведет его к финансовому несостоятельности. История это только подтверждает: в свое время в России было свыше 3 тыс. лизинговых компаний, и где они теперь? Их давно уже нет. Рыночные механизмы сами вымывают слабых игроков с рынка, и одна из главных причин — их слабая капитализация и отсутствие риск-менеджмента.

Сегодня мы продолжаем наблюдать на этом рынке явление, когда происходит бесконечная череда созданий и закрытий микрокомпаний. Предприниматели учреждают новые лизинговые компании, бросая старые и не расплатившись с кредиторами. Росфинмониторинг отчитывается о сомнительных операциях микрокомпаний, которые по вывешенной лизинга занимают далеко не лизингом. Доверия к лизинговому рынку это не добавляет. Особую категорию составляют дочерние банковские лизинговые компании, многие из которых созданы для обхода пруденциальных ограничений на материнские банки. Мы не против тех или иных структур, однако мы за то, чтобы они были добросовестными, надежными, устойчивыми.

— Ну, вы же сами не исключаете того, что множество небольших компаний не смогут соответствовать новым требованиям. Насколько могут измениться количество участников, объемы рынка, ставки для клиентов?

— Какая-то часть компаний будет, безусловно, уходить в смежные сферы — аренду и продажу в рассрочку. Однако на отраслевой структуре это никак не скажется. Лизинговый сектор в краткосрочном периоде будет продолжать расти ежегодно темпами, выражаемыми в двузначных числах. Мы не ожидаем негативного влияния реформы ни на объемы, ни на цены, ни на конкуренцию. Исследование ФАС России показало, что компании, у которых нет 10 млн руб. собственного капитала, — это всего 2–3% рынка по объему лизинговых платежей. Уже в первом полугодии рынок вырос на 14%, и, по всей видимости, по итогам 2017 года лизинговый портфель увеличится на 20–30%. Рост обеспечивается отнюдь не за счет сегмента малых лизингодателей. Мы абсолютно не согласны с тем, что реформа обрушит экономику, «перекроит» рынок, нарушит конкурентные условия, — все это вымысел. c14

От сложных задач к простым решениям



**ВТБ** ЛИЗИНГ

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

АО ВТБ Лизинг