ЛИЗИНГ

Оперлизинг съедает прибыль

Исследование рынка лизинга, проведенное Центральным банком России, выявило системную неэффективность лизингодателей, бенефициаром которых выступает государство.

— аналитика —

Специалисты Центрального банка РФ (ЦБ) провели собственное исследование рынка лизинга за последние три года. Они воспользовались исключительно официальными отчетами лизинговых компаний по МСФО. Советник первого заместителя председателя Банка России Сергей Моисеев, представляя результаты исследования в октябре на конференции журнала «Лизинг Ревю», заявил, что официальный отчет по МСФО является наиболее надежным и информативным источником сведений для анализа финансового положения лизинговых компаний, из всех имеющихся в отрасли.

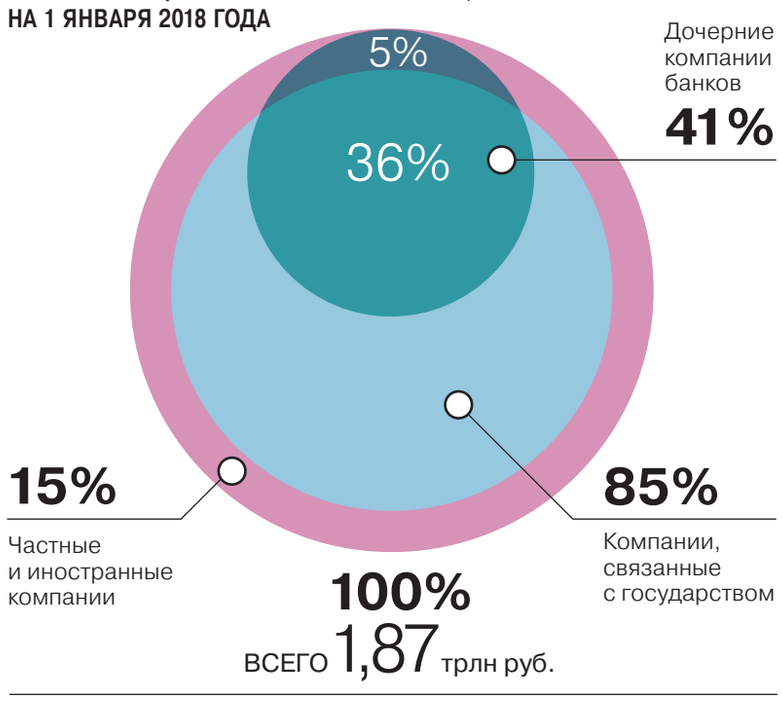
Отчетность по МСФО, в частности, позволяет проанализировать более показательные величины, чем, например, размер портфеля, считает он, называя статистику, которая сегодня готовится методом анкетирования лизинговых компаний, «рекламно-маркетинговой информацией». Размер портфеля, который постоянно растет,— это скорее ожидаемая выручка от лизинга, доходы, находящиеся «под риском», считает господин Моисеев, и текущую картину происходящего на рынке этот показатель не отражает.

В итоге в периметр исследования ЦБ попали топ-20 крупнейших лизинговых компаний России с совокупными активами около 70% рынка, за исключением нескольких игроков, которые по тем или иным причинам не составляют полного пакета отчетов по МСФО. В качестве основного показателя объемов рынка авторы исследования выбрали параметр из МСФО под названием «чистые инвестиции в лизинг», и картина оказалась далеко не такой радужной, как в общепринятой в отрасли статистике. Два года назад этот показатель в целом по рынку снизился на 1% и только к началу 2018 года увеличился на 7%, говорится в презентации исследования ЦБ.

При этом, по словам Сергея Моисеева, этот рост во многом был обусловлен снижением резервов на обесценение активов лизинговых компаний, а не за счет новых вложений. Поэтому нынешнее состояние рынка можно охарактеризовать только как «стагнация или вялый рост», считает он. Господин Моисеев также обращает внимание на то, что в текущем году снизились размеры авансов по лизинговым сделкам на 29%, тогда как в предыдущем году они росли на 11%. «Падение объемов авансирования поставщиков означает, что произойдет снижение чистых инвестиций в лизинг в будущем, поскольку нет предварительного финансирования будущих поставок имущества»,— пояснил свою тревогу советник первого зампреда ЦБ.

В разгар реформ на рынке регулятор, очевидно, подробно изучает отчетность по каждой компании, но для публичных целей авторы исследования решили представить рынок в разрезе структуры собственности лизинговых компаний. В первую группу были отнесены игроки, бенефициаром которых так или иначе выступает государство, принадлежащие напрямую органам власти, госкорпорациям, госкомпаниям всех видов, банкам и другим акционерным обществам под контролем федеральных или региональных властей. На эту группу пришлось 85% совокупных активов исследуемого сектора, тогда как на частные и иностранные компании — всего 15%. Третья особенная группа, положение в которой ЦБ решил изучить отдельно,— лизинговые «дочки» крупнейших банков, которые могут как принадлежать государству, так и находиться в частном владении: на них приходится 41% всех активов выбранного сектора рынка лизинга (см. график).

АКТИВЫ ТОП–20 ЛИЗИНГОВЫХ КОМПАНИЙ, СОСТАВЛЯЮЩИХ ОТЧЕТНОСТЬ ПО МСФО, НА 1 ЯНВАРЯ 2018 ГОДА



Один из главных выводов сделанного анализа — стагнация в госсекторе: активы подконтрольных государству лизингодателей практически не растут: за три года увеличение составило лишь 3%. Более того, по чистым инвестициям в лизинг именно эти компании показывают снижение уже три года подряд. В противоположность этим трендам в частном и банковском секторах все ключевые показатели участников рынка положительные и имеют устойчивую позитивную динамику, отмечает Сергей Моисеев.

С точки зрения рентабельности операций в этих трех секторах картина выглядит еще более характерно. В то время как частный сектор показывает неплохие результаты по прибыли даже в тяжелые времена, а банковский сегмент практически оправился от кризиса 2014 года, госсектор в лизинге несет значительные убытки: на начало 2018 года эта группа лизинговых компаний получила рекордный совокупный убыток 92 млрд руб., годом раньше — 86 млрд руб.

В 2017 и 2018 годы государство докапитализировало одну из крупнейших лизинговых компаний на 150 млрд руб., поэтому к началу 2019 года в сегменте государственных лизинговых компаний ожидается чистая прибыль на уровне 20 млрд руб. Прогноз ЦБ по частному сектору и банковским «дочкам» по итогам года— около 15 млрд руб. прибыли в каждом из сегментов.

Еще более глубокое изучение отчетности лизинговых компаний позволило авторам исследования обнаружить одну из важных тенденций на рынке — переход лизинговых компаний в арендный бизнес (так называемый оперативный лизинг, который в ходе продолжающихся реформ планируется отделить от деятельности финансового лизинга). И в наибольшей степени этому способствуют действия лизинговых компаний, связанных с государством: рост стоимости имущества, переданного клиентам во временную аренду, в этом сегменте рынка составил 61%, причем частный сектор вообще оперлизингом практически не занимается, свидетельствуют данные исследования ЦБ.

По мнению Сергея Моисеева, к такой ситуации привела комбинация из нескольких причин, и неэффективность управления портфелем лишь одна из них. Вторая причина — особенности имущества в собственности крупных игроков. «В основном этим компаниям приходится иметь дело с имуществом, которое подвержено высокой волатильности стоимости. Если вы не знаете, сколько, например, вагон будет стоить через десять лет, его гораздо правильнее будет сдавать во временное пользование»,— поясняет он ситуацию прежде всего в наиболее крупных сегментах лизинга — авиационном и железнодорожном. Третья причина — последствия кризиса 2014 года: на балансе у лизинговых компаний еще много возвращенного клиентами имущества, которое приходится повторно сдавать в аренду.

Поэтому считать арендный бизнес хорошей антикризисной мерой неправильно, полагает Сергей Моисеев. «Посмотрев на отчетность, мы видим, что у тех компаний, у которых аренда стала «новым драйвером» развития, средняя маржинальность операций составляет около 2% годовых. Очевидно, что эти деньги можно было бы разместить в госдолг и иметь в несколько раз большую доходность»,— сетует он, добавляя, что в результате у некоторых государственных компаний рентабельность уже отрицательная.

В то же время чиновник ЦБ хвалит частные лизинговые компании за то, что они не дрейфуют в сторону аренды, поскольку это им позволяет экономить расходы. «Как показывает практика, переход на арендный бизнес ведет к увеличению персонала компаний, расходов на содержание и ремонт имущества,— поясняет он.— В результате возникает ситуация, как в некоторых лизинговых компаниях, когда расходы на фонд оплаты труда росли одновременно с убыточностью». Это является прямым следствием перехода в оперлизинг: аренда съедает дополнительные доходы, которые могли быть получены от финансового лизинга, считает Сергей Моисеев, призывая всех участников рынка быть ответственными при выборе своих бизнес-моделей.

Алексей Екимовский

Ключевые показатели деятельности ТОП-20 лизинговых компаний, составляющих отчетность по МСФО в 2016-2018 годах

Активы (млрд руб.)	**01.01.18**	**01.01.17**	**01.01.16**	**Темп прироста за три года (%)**
Компании, связанные с государством	1589	1460	1548	3
Дочерние компании банков	757	666	697	9
Частные и иностранные компании	277	227	248	12
Чистые инвестиции в лизинг (млрд руб.)	**01.01.18**	**01.01.17**	**01.01.16**	**Темп прироста за три года (%)**
Компании, связанные с государством	445	490	509	-12,5
Дочерние компании банков	452	365	356	27,2
Частные и иностранные компании	195	144	148	31,7
Чистая прибыль (млрд руб.)	**01.01.18**	**01.01.17**	**01.01.16**	
Компании, связанные с государством	-92	-86	-9	
Дочерние компании банков	10	-7	-3	
Частные и иностранные компании	11	7	7	

Источник данных: исследование ЦБ РФ, октябрь 2018 года.

Ставка на стабильный рост

— конъюнктура —

с13

На фоне слухов о возможной продаже крупнейшим акционером — НПФ «Благосостояние» (управляет пенсионными средствами ОАО РЖД) — существенно снизила активность компания «Трансфин-М», заключив за три квартала лизинговых сделок с имуществом всего на 16,73 млрд руб., что почти на 31% меньше, чем годом ранее. В итоге по этому показателю компания не удержалась в десятке лучших, опустившись на 11-е место в рейтинге.

Лидер второго эшелона лизингового рынка (совокупной стоимостью портфеля на начало октября менее 100 млрд руб.) — частная компания «Европлан» (входит в холдинг «САФМАР — Финансовые инвестиции» Михаила Гуцериева). По объему нового бизнеса по итогам трех кварталов она вышла на четвертую позицию в рейтинге «Эксперт РА». Как сообщили в пресс-службе «Европлана», стоимость предметов лизинга, приобретенных по новым сделкам, по итогам девяти месяцев года с учетом НДС составила 60,1 млрд руб., что на 21,1% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Примерно такой же темп роста — 20% — у другой частной компании, «Балтийского лизинга»: в течение трех кварталов компания заключила сделок с имуществом на сумму почти 31 млрд руб. и заняла восьмую строчку рейтинга «Эксперт РА».



РИА НОВОСТИ

Самым крупным розничным сегментом рынка лизинга остаются сделки с легковыми и легкими коммерческими автомобилями

Корпорации возвращаются на железную дорогу

Основа лизингового портфеля лидера рынка — ГТЛК — крупные корпоративные сделки с дорогостоящими транспортными средствами, многие из которых финансируются до 50% с помощью прямых вливаний из бюджета в уставный капитал лизинговой компании по программам развития отечественного транспортного машиностроения. По словам первого заместителя генерального директора ГТЛК Антона Борисевича, государство таким образом поддерживает отрасли промышленности, спрос на продукцию которых ограничен: инвестируя в капитал ГТЛК, оно реализует приоритетные для страны программы развития региональной авиации, строительства торгового и пассажирского флота, а в растущих сегментах коммерческого лизинга, например на рынке грузовых вагонов, компания работает на равных с другими участниками рынка (см. интервью на стр. 3).

По словам заместителя генерального директора «ВТБ Лизинга» Евгения Татаринова, в сегменте крупных корпоративных заказчиков наиболее заметный тренд рынка — рост поставок в лизинг грузового железнодорожного подвижного состава. «За первые девять месяцев года „ВТБ Лизинг“ передал в лизинг клиентам около 10 тыс. вагонов, до конца года планируем передать еще примерно 10 тыс. единиц»,— сообщил он, добавив, что в активе компании уже есть несколько крупных контрактов с поставкой вагонов в ближайшие два года.

Самые крупные лизинговые проекты «Газпромбанк Лизинга» в 2018 году тоже приходятся на железнодорожный транспорт. По словам гендиректора компании Максима Агаджанова, средняя сумма лизингового договора в этом сегменте составляет 3,6 млрд руб. В то же время, отмечает он, предприятия добывающей отрасли, в том числе нефтегазовой, угольной промышленности и отрасли по добыче драгоценных металлов, также проявляют повышенный интерес к лизингу: портфель «Газпромбанк Лизинга» по этому направлению вырос почти в полтора раза. «Количество предметов лизинга в портфеле на 30 сентября составляет более 52 тыс. единиц, что на 50,7% больше, чем в тот же период прошлого года»,— подчеркнул Максим Агаджанов.

Розница жаждет господдержки

В «Альфа-Лизинге» считают, что основным драйвером роста рынка сегодня является розничный сегмент лизинга, который в наибольшей степени связан с предложением лизинга автомобильной техники. «Рынок корпоративного лизинга последние годы выглядит крайне странно, и связано это в первую очередь с санкциями и соответствующими ограничениями,— отмечает директор по сопровождению бизнеса „Альфа-Лизинга“ Вероника Новикова.— Многие компании давно сделали ставку на розницу, у которой еще есть потенциал развития, и находится он в основном в области собственной эффективности, о которой раньше мало кто задумывался».

Заместитель гендиректора «ВТБ Лизинга» Евгений Татаринов также подтверждает высокую активность клиентов из категории малого и среднего бизнеса, для которых самой востребованной услугой остается лизинг автомобилей. Портфель компании по этому направлению по состоянию на начало октября увеличился на 7% и превысил 50 тыс. транспортных средств, только в январе—сентябре «ВТБ Лизинг» передал клиентам 20 тыс. автомобилей, причем доля легкового транспорта в общем портфеле выросла с 50% до 56%, сообщил Евгений Татаринов, подчеркнув, что такие темпы роста спроса во многом обеспечиваются господдержкой автопрома по линии Минпромторга РФ.

В «Сбербанк Лизинге» „Ъ“ сообщили, что по сравнению с показателями аналогичного периода прошлого года сегмент лизинга легковых автомобилей вырос на 42%, коммерческого транспорта — на 68%, лизинг автомобильной спецтехники увеличился на 51%, грузовиков — на 24%. В компании также указывают на принципиальную пользу от субсидий государства по приобретение автотехники в лизинг и отмечают снижение темпов роста в тех сегментах, где субсидии временно прекратились. «Более низкие показатели сегмента грузовых автомобилей обусловлены прекращением действия программы Минпромторга РФ»,— считает и. о. генерального директора компании Вячеслав Спиров.

А, например, частная компания «Европлан» перерыв в предоставлении госсубсидий на грузовики даже попыталась обратить это себе на пользу. «Собственная программа субсидирования «Европлана», который, по сути, взял на себя продолжение субсидии на грузовой транспорт после окончания бюджета в государственной программе с апреля текущего года, стала одним из самых популярных наших спецпредложений за все время»,— заявил „Ъ“ гендиректор «Европлана» Александр Михайлов, добавив, что в ноябре компания включила в эту же акцию автобусы. По его словам, наибольшей популярностью на рынке пользовались строительная техника, автобусы, среднетоннажные грузовики и легковой автотранспорт, в меньшей степени — тяжелые грузовики, тягачи и полуприцепы. «Ключевая причина роста — восстановление спроса до уровня 2013–2014 годов, так как после скачка валют и стоимости транспортных средств в 2015 году многие отложили приобретение или увеличили срок использования транспорта»,— полагает господин Михайлов.

В петербургской компании «Балтийский лизинг» тоже отмечают рост автолизинга во всех сегментах, наибольшие темпы — в сегменте малотоннажного коммерческого транспорта массой до 5,5 тонны, где динамика объемов нового бизнеса по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года составила более 30%, сообщил „Ъ“ руководитель дирекции продуктового развития и взаимоотношений с партнерами компании Андрей Волков. Сегменты легковых автомобилей и пассажирских микроавтобусов растут более чем на 26% каждый, рост по крупным автобусам — 18,6%, по дорожной и строительной спецтехнике — на 14,8%, по грузовикам — на 10,4%.

Ставки не хотят расти

По словам представителей лизинговых компаний, в течение первой половины года ставки лизинга активно снижались, большинство опрошенных участников рынка признались, что пересматривали ставки несколько раз. Однако в середине лета этот процесс приостановился, а после решения ЦБ о повышении ключевой ставки на 0,25% в середине сентября, первого повышения с 2014 года, отдельные участники рынка стали отмечать даже небольшой рост лизинговых ставок.

Однако в большинстве опрошенных „Ъ“ лизинговых компаний склонны считать это скорее «волатильностью», чем разворотом тренда. «Реакция на эту волатильность зависит исключительно от внутренней политики компаний»,— замечает Вероника Новикова. Причины этих тенденций «понятны рынку и к самой отрасли не имеют никакого отношения», считает она.

«Рост ставок, начавшийся осенью, в данный момент замедлился,— подтверждает краткосрочность тенденции Максим Агаджанов.— Однако нестабильная ситуация на внешнеполитическом поле и на мировых финансовых рынках, возможно, будет усиливать давление на рубль и, как следствие, на рост доходности». Но процесс обновления основных фондов на промышленных предприятиях России продолжается, «несмотря на все сложности, а лизинг является оптимальным инструментом для их преодоления», говорит гендиректор компании.

В «Сбербанк Лизинге» не наблюдают роста ставок. «Наша компания проводит регулярный мониторинг рынка, и можно отметить, что на протяжении 2018 года происходило последовательное снижение,— говорит Вячеслав Спиров.— А после повышения ключевой ставки Банка России в середине сентября мы видим, что ставки стабилизировались и снижение прекратилось».

Для «Балтийского лизинга» последнее повышение ключевой ставки ЦБ не стало поводом увеличивать стоимость лизинговых договоров. «Пока мы работаем в прежнем режиме»,— сообщил „Ъ“ Андрей Волков. А Александр Михайлов и вовсе утверждает, что его компания не только не повышает, но и старается снижать стоимость услуг для клиентов с помощью спецпредложений и акций, например предлагая клиентам в подарок зимние шины и услуги шиномонтажа в течение года или бесплатную страховку автомобиля при его покупке в лизинг.

Алексей Екимовский