



Ставка на стабильный рост

Лизинг в России остается одним из наиболее быстрорастущих сегментов финансовых услуг: за три квартала 2018 года объем нового бизнеса лизинговых компаний превысил 1 трлн руб., достигнув объема всего 2017 года. В корпоративном сегменте лизинга в текущем году быстрее всего растет спрос на железнодорожные вагоны, в розничном — на автомобильную технику.

— конъюнктура —

Согласно предварительным оценкам «Эксперт РА», по итогам девяти месяцев 2018 года рынок лизинга в России вырос почти в полтора раза и продолжает увеличиваться. За этот период было заключено сделок с имуществом стоимостью 1,01 трлн руб., прирост нового бизнеса лизинговых компаний, участвовавших в анкетировании, составил 42% в сравнении с аналогичными прошлогодними результатами. В компании отмечают, что объем рынка практически сравнялся с объемами за весь 2017 год. Размер лизингового портфеля российских компаний на 1 октября составил 4,1 трлн руб., увеличившись на 19% в сравнении с результатами аналогичного прошлого года.

В компании уточняют, что данные пока предварительные: на данном этапе обработано только 100 анкет лизинговых компаний. Однако топ-20 крупнейших игроков рынка уже известен. По итогам трех кварталов верхнюю строчку рейтинга удерживает Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК, 100% акций принадлежит РФ в лице Минтранса России), объем ее нового бизнеса по стоимости имущества достиг 191,76 млрд руб., увеличившись более чем вдвое (на 111,9%) в сравне-

нии с прошлогодним результатом. Сумма новых договоров лизинга за девять месяцев у ГТЛК превысила 401,5 млрд руб., что вдвое больше, чем у ближайшего конкурента. По итогам исследования «Эксперт РА» ГТЛК владеет крупнейшим в России лизинговым портфелем объемом 892,2 млрд руб.

Вторую строчку рейтинга уверенно удерживает дочерняя лизинговая компания Сбербанка «Сбербанк Лизинг» с объемом нового бизнеса 162,97 млрд руб. и размером лизингового портфеля 578,02 млрд руб. На третьем месте «ВТБ Лизинг», входящий в банковский холдинг ВТБ: стоимость имущества по новым сделкам за девять месяцев составила 112,63 млрд руб., портфель по состоянию на 1 октября вырос до 524,75 млрд руб. Темпы роста показателей двух этих компаний тоже весьма приличные: объем нового бизнеса у «Сбербанк Лизинга» вырос почти на 60% в сравнении с прошлогодним показателем, у «ВТБ Лизинга» рост на 67,2%.

Растут не только лидеры

Динамику развития на рынке лизинга определяют крупнейшие госкомпании из первой тройки с высокими темпами роста (в диапазоне от 60% до 112% по объему нового бизнеса), констатирует генеральный ди-



Драйвером рынка лизинга в сегменте корпоративных заказчиков стал рост спроса на грузовые вагоны

ректор «РАЕХ-Аналитика» Дмитрий Гришанков. «Без их учета темп прироста нового бизнеса в среднем по рейтингу вдвое меньше — 20%», — говорит он.

Впрочем, некоторые другие крупнейшие компании (совокупным объемом портфеля свыше 100 млрд руб.

и выше) вполне сопоставимы по темпам роста с тройкой лидеров рынка. Например, «Газпромбанк Лизинг» и «Альфа-Лизинг», занимающие соответственно шестую и седьмую строчки рейтинга, тоже выросликратно. Дочерняя компания Газпромбанка с лихвой удвоила стоимость имущества по новым сделкам (рост на 107%), до 45,3 млрд руб., стоимость имущества в новом бизнесе лизин-

говой «дочки» Альфа-банка составила 44,5 млрд руб., показав еще больший рост по отношению к прошлогодним уровням — на 126%. Подконтрольный страховой группе РЕСО «РЕСО-Лизинг» увеличил объем нового бизнеса более чем в полтора раза — на 52%, до 24,1 млрд руб., замыкая топ-10 рейтинга по версии «Эксперт РА».

Но у двух крупных компаний в нынешнем году дела идут значи-

тельно хуже. Государственный «ВЭБ-Лизинг» до сих пор не восстановился после колоссальных убытков прошлых лет, связанных с банкротством «Трансаэро» и кризисом перепроизводства на рынке грузовых вагонов. По объему нового бизнеса за девять месяцев года подконтрольный госкорпорации ВЭБ лизингодатель допустил снижение на 17% к прошлогоднему уровню.

МИНИМУМ УСЛОВИЙ — МАКСИМУМ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

КРУПНЕЙШАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ В РОССИИ

№ 1
на рынке лизинга*

№ 1
в сегменте грузовых автомобилей*

№ 1
в сегменте авиатехники*

№ 1
по чистым инвестициям в лизинг и активам в операционной аренде*

№ 1
в сегменте железнодорожного подвижного состава*

- Реализация сложноструктурированных сделок с участием любого продукта КИБ ВТБ
- Возможность финансового и операционного лизинга
- Работа со всеми сегментами B2B

ВТБ Лизинг является частью Корпоративно-инвестиционного бизнеса Группы ВТБ – лидера на рынке инвестиционно-банковских услуг в России**

www.vtbcapital.ru

* По версии Fitch Ratings по результатам деятельности в 2017 г.
** Рейтинги и награды ВТБ Капитал

8 800 700 64 96

vtb-leasing.ru

реклама

ЛИЗИНГ

Оперлизинг съедает прибыль

Исследование рынка лизинга, проведенное Центральным банком России, выявило системную неэффективность лизингода-телей, 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 имеющих 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.

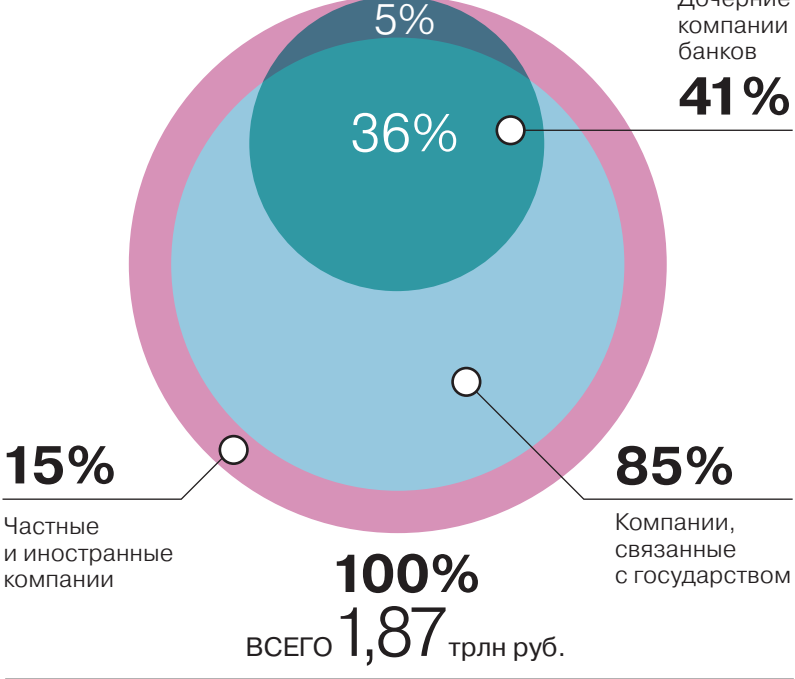
В итоге в периметр исследования ЦБ попали топ-20 крупнейших лизинговых компаний России с совокупными активами около 70% рынка, за исключением нескольких игроков, которые по тем или иным причинам не составляют полного пакета отчетов по МСФО. В качестве основного показателя объемов рынка авторы исследования выбрали параметр из МСФО под названием «чистые инвестиции в лизинг», и картина оказалась далеко не такой радужной, как в общепринятой в отрасли статисти-

ке. 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 отне-

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



сены 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).

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 инвестици-

ям 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 докантиализировало 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 разделить от деятельности финансового лизинга). И в наибольшей степени этому способствуют действия лизинговых компаний, связанных с государством: рост стоимости имущества, переданного клиенту во временную аренду, в этом сегменте рынка составил 61%, причем частный сектор вообще оперлизином практически не занимается, свидетельствуют данные исследования ЦБ.

По мнению Сергея Моисеева, к такой ситуации привела комбинация из нескольких причин, и неэффективность управления пор-

тфелем 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 оперлизиинг: 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

Ставка на стабильный рост

— конъюнктура —

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».

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 гру-



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

зовых 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 приходится 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 нефтегазо-

вой, 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 есть потенциал развития, и находят-

ся 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 приобретению 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

Review



«Мы никогда не были и не станем дистрибутором государственных субсидий»

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) в текущем году второй раз подряд стала лидером отраслевых рейтингов как по объему нового бизнеса, так и по размеру лизингового портфеля. Первый заместитель генерального директора компании **Антон Борисевич** подчеркивает, что ГТЛК — это механизм по привлечению внебюджетных инвестиций в развитие высокотехнологичных отраслей экономики России.

— передовики производства —

— **Каковы ваши прогнозы по лизинговому рынку? Какой результат компании ожидаете по итогам года?**

— Думаю, что в целом рынок будет расти, поскольку мы видим существенное оживление в железнодорожном и авиационном сегментах. Результаты ГТЛК в этом году будут как минимум не хуже, чем в прошлом. В рейтинге «Эксперта», который должен выйти по итогам девяти месяцев, мы намерены сохранить ведущие позиции в сегментах авиации, железнодорожном и водном транспорте.

— **Насколько фактор близости к государственным средствам и субсидиям является определяющим в нынешних достижениях ГТЛК?**

— Это совершенно не так. Мы никогда не были и не станем дистрибутором государственных субсидий — мы ими пользуемся наравне со всеми участниками рынка. Проекты, которые мы реализуем, всегда предполагают софинансирование.

Сегодня ГТЛК — крупнейшая компания на рынке лизинга России, хотя начинала свою историю как компания, реализующая в 2009 году в рамках антикризисных мер правительства программу по развитию лизинга коммунальной и дорожно-строительной техники. Сегодня мы активно ведем работу не только с Минтранс, но и с Минпромторгом РФ, видим перспективы сотрудничества с Минэнерго и другими отраслевыми министерствами, поскольку ГТЛК — это механизм, который позволяет реализовывать задачи по привлечению внебюджетных инвестиций в различные отрасли экономики. И мы делаем это как с привлечением, так и без привлечения государственных средств в капитал компании.

Мы привлекаем внебюджетное финансирование всеми доступными инструментами, в том числе на международных рынках. По нашим подсчетам, за последние несколько лет и только на международных рынках ГТЛК привлекла в российскую экономику внешних инвестиций на сумму более \$2 млрд, и мы продолжаем это делать. Буквально в конце октября, несмотря на все нынешние конъюнктурные сложности, мы успешно закрыли сделку с международными финансовыми институтами о привлечении \$340 млн. Общий объем инвестиций ГТЛК в транспортную отрасль России за период с 2009 года по третий квартал 2018 года составил 752 млрд руб.

— **Аналитики говорят о росте спроса на железнодорожные вагоны. Чем он обусловлен?**

— Мы считаем, что с точки зрения доходности рынок оперирования железнодорожными вагонами вышел в зону инвестиционной привлекательности. Сегодня вложения в це-

лый ряд типов подвижного состава имеют очень хорошие перспективы окупаемости. Все, что происходит на рынке за последние три года, можно назвать позитивным. Ситуация до начала 2016 года, когда доходность практически по всем типам грузовых вагонов не позволяла выплачивать даже проценты по привлеченным средствам, сменилась обратным трендом, операторская ставка поступательно растет.

— **Можно ли ожидать возвращения профицита грузовых вагонов?**

— На горизонте последних десяти лет было уже два крупных обвала и два восстановления рынка. И то и другое происходило достаточно быстро. Сегодня никаких предпосылок повторению ситуации профицита вагонов мы не наблюдаем. Цикл списания старых вагонов, который был запущен 31 декабря 2015 года, по большому счету завершается. Уже сейчас объемы списания старых вагонов несопоставимы с объемами утилизации парка два года назад. Мы теперь хорошо понимаем, что такое баланс подвижного состава, какова потребность на текущие годы и ближайшую перспективу, следим за объемами производства новых вагонов. И если мы увидим, что рынок близок к насыщению, мы скорректируем свои планы по объему новых инвестиций.

Кроме того, операторов грузовых вагонов стало существенно меньше, и они продолжают укрупняться. С рынка ушли откровенные спекулянты, которые делали свой бизнес на перепродаже вагонов во время роста цен на подвижной состав. Сегодня рынок вполне осознал, что железнодорожные вагоны — это не спотовый бизнес, в нем нужно хорошо разбираться и если заходить, то надолго. Очень приятно, что на рынке остались только те компании, которые занимаются этим бизнесом серьезно и сосредоточены на оперировании подвижным составом, а не на владении им.

Хочу отметить и зрелость позиции финансовых институтов, которые стали более взвешенно подходить к кредитованию новых приобретений. Я позволю себе заявить от лица сообщества лизинговых компаний и всех финансистов, работающих в железнодорожной отрасли, о том, что мы теперь очень внимательно мониторим такой показатель, как потребный парк вагонов на сети, следим за перспективами роста грузовых перевозок, объемами производства и портфелем заказов вагоностроительных заводов.

— **Каковы особенности лизинговых сделок с так называемым инновационным подвижным составом повышенной грузоподъемности? Насколько он оказался интересным активом?**

— Первые предложения сделок с инновационным подвижным составом мы начали получать в 2012 году, но отнеслись тогда к ним доста-



точно осторожно. Все-таки это были вагоны абсолютно новой конструкции, у них не было длительной истории эксплуатации, на тот момент еще ни один вагон не проходил тот самый удлинненный срок службы до первого деповского ремонта, который был заявлен производителем как одно из его конкурентных преимуществ. Сейчас мы видим, что судьба этого вагона складывается ровно так, как обещали производители, и это очень перспективный сегмент для лизинга.

Сегодня ГТЛК — один из крупнейших инвесторов и собственников этого типа подвижного состава. Он позволяет перевозить больше грузов меньшим количеством вагонов, что особенно важно с точки зрения пропускной способности железнодорожной сети. Но следует иметь в виду, что возможности покупки инновационных вагонов сегодня сильно ограничены: купить вагон Объединенной вагонной компании с поставкой в этом году и следующем году уже вряд ли получится. Так что мы ждем расширения объема производства инновационных вагонов от УВЗ.

— **Есть ли еще спрос на «классические» вагоны?**

— Конечно! Полувагон с нагрузкой 23,5 тонны на ось отнюдь не стал «изгоем» на железной дороге: он точно так же перевозит грузы и сохраняет свои потребительские свойства. Да, в текущей конъюнктуре рынка инновационный вагон наиболее эффективен для перевозок экспортного угля, но это же не значит, что с его появлением мы должны забыть о других грузах и других моделях. Вагонов «классической» модели значительно больше на российских же-

лезных дорогах, чем инновационного парка, и, хотя его доля растет, этот подвижной состав пока еще не стал основным типом эксплуатируемых грузовых вагонов.

В конечном итоге решение о выборе модели подвижного состава — это вопрос железнодорожных операторов, это их бизнес, который они ведут с грузовладельцем, а мы ориентируемся на их спрос. Тем не менее мы убеждены, что курс на увеличение грузоподъемности вагона, который взят промышленностью, очень эффективен. Мы с большой надеждой ждем завершения испытаний и выхода на коммерческий рынок вагонов с осевой нагрузкой 27 тонн. Думаю, что наша компания станет одним из первых покупателей такого подвижного состава. Вопрос развития тяжеловесного движения, впрочем, связан с позицией «Российских железных дорог» как владельца инфраструктуры: здесь нужно быть уверенным, что сеть будет успешно работать с таким подвижным составом.

— **Насколько лизинговые компании могут помочь государству решить проблему обновления парка пригородных электричек?**

— Это колоссальная задача и большие перспективы для рынка лизинга. Здесь тоже, к сожалению, без господдержки обойтись невозможно, потому что обновлять парк нужно не только в тех компаниях, где финансовая ситуация это позволяет. Гораздо более остро стоит проблема содержания и обновления парка в регионах за пределами центральной части России.

Хочется отметить, что три года назад, когда мы реализовывали первые проекты с Центральной пригород-

ной пассажирской компанией, мы были единственными на рынке, кто интересовался электричками. Тогда нам удалось привлечь деньги пенсионных фондов и в принципе впервые создать условия, при которых покупка нового подвижного состава стала возможной. Теперь этот рынок превратился в достаточно конкурентный сегмент, в нем работают уже несколько лизинговых компаний, такие как «ВЭБ-Лизинг», «Сбербанк Лизинг», а у нас количество клиентов увеличилось с одного до трех.

Конечно, проблем в этом секторе еще очень много, и они связаны не только со стоимостью новых электричек, но и с вопросами тарифного регулирования, уровнем затрат на поддержание эксплуатации подвижного состава. Но мы вполне удовлетворены, что благодаря этой инициативе нам удалось в каком-то смысле запустить новый рынок. Считаю, что у этой программы очень хорошее будущее. Это один из социально значимых видов транспорта, и его обновление — критически важная для государства задача. Мы принимали участие в заседаниях нескольких государственных комиссий, которые специально были посвящены вопросу обновления пригородных электропоездов, и направили им свои предложения и инициативы. Уверен, что решение этого вопроса будет обязательно найдено.

— **Как идет реализация программ в сфере водного транспорта?**

— На сегодняшний день ГТЛК занимает лидирующие позиции на рынке лизинга отечественного водного транспорта и является драйвером его развития. По заказу нашей компании на российских верфях постро-

ено 33 судна, в постройке — еще 24. Несмотря на то что в нашем портфеле есть и суда класса deep sea, мы специализируемся на судах класса «река-море», которые строятся на российских верфях. Они, как правило, используются на фидерных перевозках от крупнейших портов консолидации грузов и каботажных перевозках по России. В портфеле ГТЛК есть не только танкеры для нефти и химических грузов, но и сухогрузные корабли, осуществляющие в том числе экспортные перевозки зерна, которыми сегодня богата наша страна.

Мы считаем перспективным и пассажирский сегмент судоходства. У нас уже есть контракт некоммерческого лизинга с государственным софинансированием на два грузопассажирских судна для регулярных перевозок между Сахалином и материком, а сейчас мы изучаем возможность строительства других типов пассажирских судов для коммерческих заказчиков.

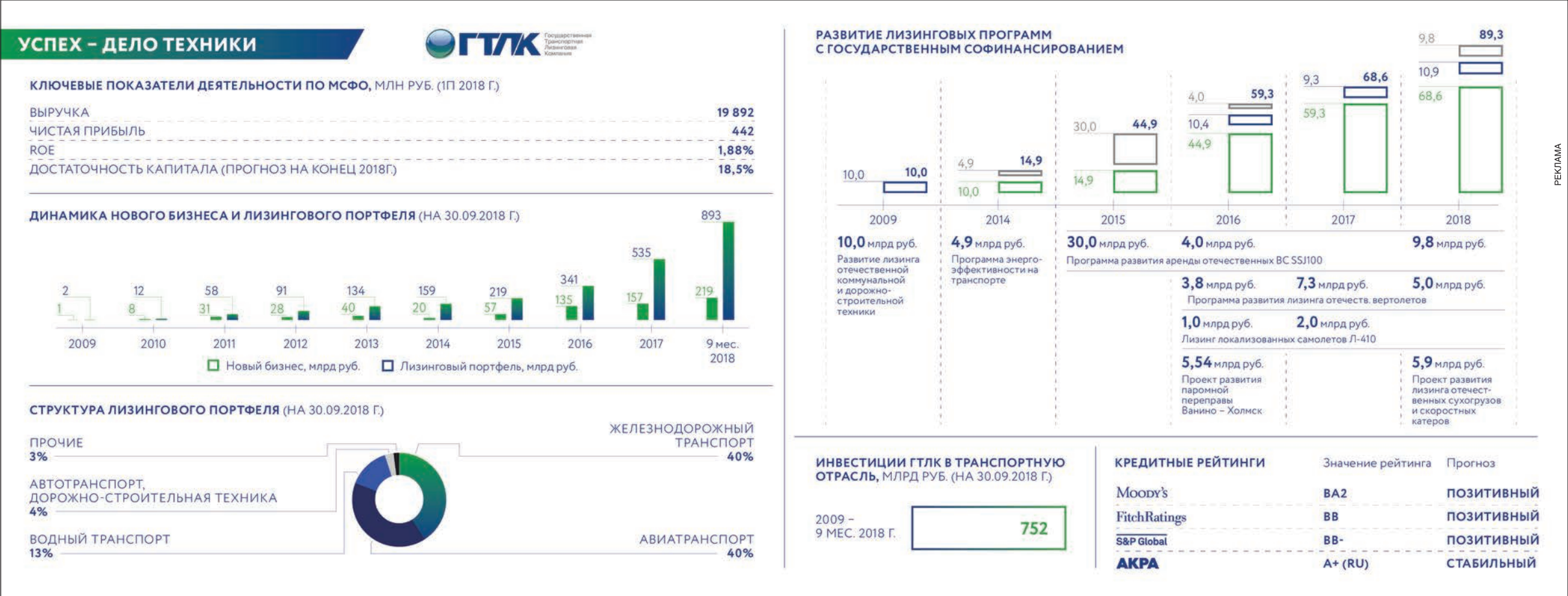
— **Разве есть в России спрос на пассажирские паромы?**

— Хочу напомнить, что мы начали активно строить гражданский флот еще пять лет назад и запускали эту программу без дополнительного госфинансирования, только с использованием текущих субсидий. Сегодня мы видим, что этот сегмент будет расти, анонсированы новые программы господдержки, в том числе с участием ГТЛК. Мы считаем, что расцвет гражданского судостроения России не за горами, и нами уже создан хороший задел. Когда мы заключали первые заказы на российских верфях, для них каждое новое судно было очень значительным событием. Сейчас эти предприятия загружены на годы вперед и чувствуют себя очень стабильно. По ряду проектов мы уже заказываем целые серии паромов из 10–15 судов, а это, как вы понимаете, уже совсем другая экономика для судостроительного предприятия.

— **Как ГТЛК будет участвовать в программах по развитию региональной авиации?**

— В первую очередь продолжим реализацию программы лизинга отечественных самолетов SSJ 100. Мы показали, что у этих самолетов есть рынок не только для лидера отрасли «Аэрофлота», но и для региональных перевозчиков. Продолжим активно передавать в лизинг новые вертолеты региональным авиакомпаниям, которые чувствуют себя на рынке вполне устойчиво и исправно оплачивают лизинговые платежи. Также мы поставляем в лизинг самолет L-410, который теперь собирается в России на Уральском заводе гражданской авиации. Бизнес на небольших пассажирских самолетах очень сложный и дорогостоящий, в пересчете на одного пассажира себестоимость перевозки оказывается очень высокой. Но при этом такие самолеты практически незаменимы в тех регионах, где транспортная доступность в некоторые сезоны вообще ограничивается только воздушным сообщением. Поэтому развитие этого сегмента должно быть связано с государственной поддержкой — прежде всего со стороны региональных властей. Мы видим, что как только субсидии прекращаются, полеты быстро становятся убыточными и бизнес уходит из этих проектов.

Беседовала Елена Разина



ЛИЗИНГ

Рынок не будет прежним

Несмотря на то что обсуждение государством и бизнесом грядущих системных преобразований на рынке лизинга в России велось открыто и публично и регулятор сделал целый ряд уступок участникам отрасли, они продолжают сомневаться в целесообразности предложенного варианта регулирования.

— реформа —

Реформа рынка лизинга, которая проводится Минфином РФ и Центральным банком России и обсуждается в отрасли уже больше двух лет, переходит в самую активную фазу. Решающим шагом станет внесение поправок в Гражданский кодекс РФ, в котором впервые появится отдельная глава, посвященная финансовому лизингу. Законопроект подготовлен межведомственной группой во главе с Минфином и прошел публичное обсуждение с участниками рынка.

Целью принятия законопроекта обозначено «закрепление де-факто сложившегося в России перехода лизинга от арендной модели правового регулирования финансового лизинга к модели обеспеченного финансирования» — именно такое понимание договора лизинга позволит достичь баланса интересов сторон: защитить права лизингополучателя и имущественные интересы лизингодателя, считают авторы законопроекта. Принятие законопроекта призвано уменьшить правовую неопределенность, способствовать сокращению судебных издержек и расходов, связанных с взысканием лизингового имущества, что будет способствовать снижению рыночных ставок по лизингу и обеспечит стимулы для обновления основных фондов посредством финансового лизинга.

Разработчики законопроекта признают в пояснительной записке, что оперативный (или операционный) лизинг «является промежуточной формой деятельности между арендой и финансовым лизингом», но склоняются к тому, что он «стоит ближе к арендному типу отношений, а не к отношениям финансирования с элементами посредничества и, таким образом, не должен иметь самостоятельного закрепления в проектируемой главе Гражданского кодекса о финансовом лизинге».

Таким образом регулятор намерен дополнительно защитить интересы арендаторов имущества по договорам оперлизинга. «Если при аренде риски, связанные с предметом аренды, несет собственник, то в оперативном лизинге такие риски частично или полностью можно передать лизингополучателю», — говорится в пояснительной записке к законопроекту об изменениях в ГК. — Данная конструкция в значительной мере сдвигает баланс интересов в сторону лизингодателя, который, обладая полноценным правом собственности на предмет лизинга, перераспределяет риски, связанные с предметом лизинга, на лизингополучателя». Аренда и смешанный договор, называемый оперлизингом, не могут обладать теми же выгодами, что и финансовый лизинг, полагают в межведомственной группе. Государство заинтересовано в новых инвестициях, а не повторном использовании старого имущества под видом лизинга, поэтому власти и намерены сосредоточиться на наращивании преимуществ лизинга по сравнению с арендой.

Под регулированием действующей главы кодекса «Аренда» останутся и некоторые другие виды услуг, предоставляемых сегодня лизинговыми компаниями. Так, в нынешних поправках к ГК отсутствует понятие «повторный лизинг» — вид контракта, при котором сделка заключается с имуществом, которое осталось по каким-то причинам у лизингодателя в собственности и он готов передать его новому клиенту. Разработчики законопроекта напоминают, что попытка законодательно разрешить повторную передачу имущества в финансовый лизинг уже предпринималась в 2011 году и потерпела неудачу. Президентский совет по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства выдал отрицательное заключение на такую реформу, сославшись как раз на различия в природе арендных отношений и финансового лизинга.

Невозможным будет признаваться и сублизинг, который возник в силу арендного понимания природы лизингового договора и, по сути, является посредничеством. «Правовая природа финансового лизинга не предполагает возможности передачи предмета лизинга в сублизинг, поскольку сублизингодатель в таких отношениях не осуществляет финансирования при приобретении, не является собственником предмета лизинга, а воз-

врат финансирования не обуславливает переход права собственности на предмет лизинга от лизингодателя к лизингополучателю», — считают разработчики реформы ГК.

А вот возвратный лизинг государство начнет признавать как полноценную разновидность финансового лизинга — услуга, при которой собственник имущества сначала продает некий объект лизинговой компании, но при этом обязуется его взять в лизинг. То, что продавец имущества и лизингополучатель — это одно лицо, не меняет природы сделки лизинга, считают разработчики поправок в ГК. «Лизингодатель осуществляет финансирование лизингополучателя под обеспечение его имуществом, в связи с чем это рассматривается как разновидность финансового лизинга», — считают авторы законопроекта. Но одно ограничение на этот вид деятельности все же будет установлено: возвратный лизинг будет разрешен только для лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность. «Это позволит избежать случаев неопорядочной деловой практики, когда жилые помещения, принадлежащие гражданам, изымаются недобросовестными лизингодателями под видом возвратного лизинга», — говорится в пояснительной записке к законопроекту.

В новой главе Гражданского кодекса «Лизинг» будут установлены квалифицирующие признаки договоров финансового лизинга, а также уточнены важнейшие аспекты лизинговой деятельности, по которым уже наработана судебная практика и которые направлены на защиту интересов лизингодателей.

В частности, статьи новой главы ГК устраняют прямые и косвенные ограничения на передачу в лизинг отдельных видов имущества. Например, смягчаются требования, касающиеся идентификации предмета лизинга в договоре (в нем не нужно будет указывать VIN конкретного автомобиля, а только тип, марку и некоторые другие параметры). Кроме того, снимаются ограничения на передачу в лизинг земельных участков или заключение лизинговых сделок со зданиями и крупными промышленными объектами (лизинговая компания сможет их приобретать не только по договору купли-продажи, но и по договору подряда, в том числе строительного).

Поправками в ГК также предусматривается создание специального нотариального реестра лизинговых сделок, который по аналогии с реестром банковских залогов будет защищать интересы добросовестных контрагентов на рынке лизинга. Участники лизинговых сделок смогут добровольно зафиксировать в нем сведения об объектах имущества, находящихся в лизинге, исылать на запись в таком реестре как на официальное подтверждение своих прав собственности при внесудебном взыскании имущества с должника.

Кроме того, в новой главе ГК будут подробно регламентированы различные аспекты софинансирования приобретения и страхования предметов лизинга, условия перехода права собственности на лизинговое имущество к лизингополучателю, детали распределения рисков между участниками лизинговой сделки. В законопроекте также описаны детали распоряжения имуществом и его изъятия при нарушении условий и расторжении лизингового договора, в том числе во внесудебном порядке с помощью исполнительной надписи нотариуса (чего давно ждут участники рынка). Кроме того, новая версия ГК устранил противоречия прежней судебной практики в ситуации замены лизингополучателя, регламентирует случаи досрочного исполнения договора лизинга и реализации его предмета, а также обращения взыскания на объект лизингового имущества со стороны третьих лиц.

Критика становится острее

Хотя некоторые поправки, предложенные участниками рынка, в процессе разработки законопроекта были учтены, отрасль восприняла результаты законотворческой деятельности Минфина и ЦБ весьма критически — правда, реакция была разной. Некоторые участники рынка открыто выступают против концептуально-ного отделения финансового лизинга от аренды и практически в каждой ста-



Благодаря реформам государство намерено проследить за качеством роста лизингового рынка

тье законопроекта видят либо ухудшение, либо необоснованные риски для лизингодателей. Другие лизинговые компании выражают сомнения в необходимости столь радикальных реформ и критикуют лишь отдельные детали поправок в ГК. Третьи полностью согласны с «генеральной линией» на отделение аренды от лизинга, но при этом настаивают на проработке проблемных вопросов, которые остаются нерешенными.

Проект поправок в ГК изучался в Объединенной лизинговой ассоциации (ОЛА) «основательно и подробно», были проанализированы, обобщены и размещены на сайте ассоциации отзывы 26 лизинговых компаний с последовательными комментариями к каждой статье предлагаемых изменений в ГК, сообщил «Ъ» президент ОЛА Кирилл Царев. По его словам, большинство членов ОЛА согласилось с тем, что законопроект полностью меняет взаимоотношения между лизингодателем и лизингополучателем, а концептуальный переход лизинга из арендных отношений в чистое финансирование противоречит как международным договорам РФ и конвенциям по лизингу, так и правоприменительной практике в России. «Этот законопроект изменит бизнес-модели лизинговых компаний и затормозит развитие финансового лизинга при острой необходимости в обновлении средств производства в стране», — считает президент ОЛА.

Позитивные новеллы в законопроекте есть, но они скорее выглядят исключениями, сетует Кирилл Царев. В качестве примера он приводит введение залога прав требования по договору лизинга кредитующему банку со стороны лизингодателя в случае банкротства или расторжения договора лизинга. Еще одно положительное изменение — возможность ограничить пользование предметом лизинга со стороны лизингодателя при нарушении клиентом своих обязательств. Но и в этом изменении много оговорок, которые могут сделать его неэффективным: пока неизвестно, кто и как будет оценивать легитимность применения меры, а также как будет оцениваться вред, нанесенный лизингополучателю, указывает он.

Господин Царев считает несправедливым предложенное регулятором перераспределение ответственности между участниками лизинговой сделки. «Ответственность лизингодателя установлена в пяти статьях законопроекта, ответственность лизингополучателя — в одной», — указывает он. Более того, в проекте введено условие контроля клиентом над реализацией имущества после его изъятия, причем нормы сформулированы таким образом, что лизингополучатель может активно препятствовать реализации имущества, руководствуясь новым законодательством. «При отсутствии безусловного права собственности и наличии существенных ограничений в свободе договора мы видим рост ответственности лизингодателя без веских на то оснований, а наличие у клиента возможности препятствовать реализации, например, предмета лизинга делает лизинговую деятельность более рискованной», — резюмирует Кирилл Царев.

Недопустимым принятие законопроекта в текущей редакции считают в Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), поскольку он «несет критические риски для отрасли». Недоработки и проблемы в реформе носят «непреодолимый, системный характер, связанный с невер-

но выбранной концепцией для регулирования лизинговых отношений на основе кредитной теории лизинга», убеждены в компании. «Традиционно лизинговые компании принимают риск именно на предмет лизинга, и именно права на него являются единственным конкурентным преимуществом лизингополучателя-кредитора перед банком-кредитором и гарантией возврата инвестиций. Однако предложенный законопроект существенно ограничивает эти права не только по сравнению с теми, которыми обладают банки в отношении своих залогов», — отмечают юристы ГТЛК. В результате основные инвесторы в лизинговую отрасль — банки — увидят, что финансирование экономики страны через лизинг дает им существенно меньший объем гарантий возврата инвестиций, чем прямое обеспечение финансирование».

Юристы ГТЛК также обнаружили в пояснительной записке к поправкам в ГК «противоречие утверждению о том, что в связи с принятием законопроекта не потребуются внесение изменений в налоговое законодательство. Если сейчас весь лизинговый платеж учитывается по правилам бухгалтерского учета «Аренда» и в полном объеме облагается НДС, то в связи с изменением правовой природы лизинга, введенной законопроектом, судьба лизингового платежа остается неясной, полагают в компании. Если же природа лизинга сходна с займом и кредитом, то процентный доход (плата за финансирование) не должен облагаться НДС аналогично процентному доходу по кредитам и займам. «Очевидно, что существующие правила применятся не будут, в то время как иные не созданы и в каков виде они будут создаваться — неизвестно. Допущение таких неясностей создает существенные проблемы для лизинговых компаний и лизингополучателей», — опасаются юристы ГТЛК, указывая на то, что неопределенность с налоговообложением лизинговых услуг может повлечь за собой неопределенность с правом на возмещение НДС при покупке имущества.

Среди частных компаний тоже есть критики реформы в ее нынешнем виде. «Законопроект может принести больше вреда, чем пользы, при непродуманной позиции регулятора или отсутствии учета деталей лизинга», — считает директор по сопровождению бизнеса «Альфа-Лизинга» Вероника Новикова. — В нынешнем виде законопроект, к сожалению, содержит не до конца продуманные формулировки и множество новых ограничений для лизингодателей». По мнению Вероники Новиковой, в текущей версии «он породит разночтения, потребует пересмотра судебной практики и расколел круг действующих лизингодателей на финансирование и аренду». «Лизинг уже не будет прежним. Сложно назвать область операционной деятельности лизинговых компаний, которая не претерпит изменений после реформы», — предупреждает госпожа Новикова.

Можно, но осторожно

Впрочем, не все опрошенные «Ъ» участники рынка имеют столь неприимую позицию. Они не верят, что государство свернет с выбранного пути и сохранит «арендный» статус лизинга в российской правовой системе, и просят хотя бы повременить с внесением изменений в столь серьезные для бизнеса документы, как ГК. «Наша компания ценит стабильность лизингового рынка и поддер-

живает инициативу по внесению изменений в законодательство о лизинге с целью развития лизинга. Однако исключение финансового лизинга из главы ГК РФ об аренде вызывает опасения относительно практического применения и толкования судами данного инновационного для РФ подхода», — говорит генеральный директор лизинговой компании «Трансфин-М» Дмитрий Зотов, разделяя мнение Кирилла Царева о том, что эти изменения могут привести к столкновениям с нормами ЕврАзЭС. «Поэтому, на наш взгляд, переход к кредитной модели лизинга является преждевременным и требует детального обсуждения», — полагает он.

Господин Зотов считает, что не следует перегружать ГК положениями, которые относятся к компетенции специальных норм права. По его мнению, такие детали лизинговых договоров, как особенности пользования лизинговым имуществом, состав лизинговых платежей, страхование предмета лизинга, приостановление использования предмета лизинга, порядок удовлетворения требований лизингодателя и реализация предмета лизинга, целесообразно отнести к регулированию нормами закона о лизинге, в который как раз сейчас вносятся существенные изменения.

Если уж и исключать оперлиз из разновидности лизинга, то необходимо сохранить защитные механизмы для арендодателя, которыми обладает на текущий момент лизинговая компания: ответственность арендатора за выбор поставщика, право на инкассовое списание платежей и т. д., добавляет Дмитрий Зотов. А при включении в проект ГК нормы о страховании он считает необходимым указать лизингополучателю, что страхование риска за нарушение договора является не правом, а его обязанностью, если иное не предусмотрено договором с лизингодателем.

Руководитель дирекции продуктового развития и взаимоотношений с партнерами «Балтийского лизинга» Андрей Волков полагает, что крупным организациям не так уж сложно будет выполнить все требования регулятора — «у них для этого хватит и средств, и компетенций», но тоже призывает не торопиться с радикальными преобразованиями. «Мы хотим, чтобы эти изменения были вынужденными не только для государства, но и для нашей отрасли», — рассуждает он. — Почему ЦБ рассматривает только вопросы контроля, а по вопросам инструментов, развивающих рынок, мы не слышим никаких-либо предложений? А систематизировать их не так уж и сложно — просто на это потребуются еще немного времени». Например, по его мнению, для лизинговой отрасли важно решить вопрос с изъятием имущества у недобросовестных лизингополучателей. «Сейчас в случае дефолта по сделке мы можем вернуть себе предмет лизинга только через несколько месяцев по решению суда, и замечу, что иск от нас примут только после двух неплатежей. Во многих странах эта проблема решается либо досудебным изъятием, либо нотариальным приказом», — рассказывает он о реальной практике лизингового бизнеса.

А в «Газпромбанк Лизинг», наоборот, полностью согласны с позицией регуляторов относительно финансовой, а не арендной природы лизинга. «Позитивной новацией законопроекта в конечном итоге может стать разработка и реализация понятных правил регулирования второго крупнейшего финансового рынка страны», — говорит гендиректор компании Максим Агаджанов. При этом он уверен,

что законопроект еще изменится, поскольку «пока не содержит ответов на некоторые важные вопросы, требующие разрешения». «Гражданский кодекс — один из основных нормативных документов, который регулирует коммерческую деятельность, для принятия поправок требуется большое количество согласований на разных этапах. Поэтому важно, чтобы на этом пути не потерялось само зерно этих поправок», — считает глава «Газпромбанк Лизинг».

«Скорректировать проект поправок сразу так, чтобы все участники рынка были удовлетворены, скорее всего, не получится: нельзя все предусмотреть заранее», — рассуждает Максим Агаджанов. — Каждый из участников преследует свои цели: регулятор — взять под контроль один из крупнейших финансовых рынков, а лизинговые компании хотят получить понятное регулирование». Главное, по его словам, чтобы введение пруденциального регулирования не опережало реформу правового режима деятельности рынка, а все эти изменения синхронно отражались в Налоговом кодексе, правилах бухучета и другом сопутствующем законодательстве.

Лизинг станет эффективнее

Впрочем, идеологи реформы не оспаривают того, что изменения в законодательстве существенно изменят ситуацию на рынке лизинга. Но при этом они не делают секрета из того, в чем состоят цели и задачи реформ: повысить надежность и прозрачность рынка лизинга и обеспечить поступательное развитие этого капиталоемкого и стратегически важного для страны сектора. По словам советника ЦБ Сергея Моисеева, при нынешней конъюнктуре и отсутствии внятной отраслевой статистики невозможно с уверенностью сказать, каков вклад лизинга в экономический рост России — положительный или отрицательный.

Исучив замечания ряда лизинговых компаний, группа разработчиков из Минфина РФ и Банка России пришла к выводу, что они во многом противоречат решениям высших судебных инстанций и текущей судебной практике. В частности, постановление Пленума ВАС РФ № 17 прямо закрепило, что лизинг обладает не арендной, а финансовой природой. Кроме того, разработчики запрашивали мнение Международного института по унификации частного права по ключевым элементам реформы — например, соответствует ли салдо встречных платежей, которое прямо вытекает из финансовой модели лизинга, Оттавской конвенции, на что было получено положительное заключение.

Причины недовольства ряда компаний авторы законопроекта видят в смещении их бизнеса в сторону аренды, за которой те хотели бы оставить все преимущества лизинга. Под влиянием дефолтов, волатильности стоимости предметов лизинга и низкой платежеспособности клиентов, а также из-за накопления нереализованного имущества они вынуждены переходить от лизинга к повторной аренде имущества. Переход части лизинговых компаний от лизинговой к арендной бизнес-модели сводит на нет государственную политику в области лизинга, полагают разработчики законопроекта, тогда как власти заинтересованы в новых инвестициях в предметы лизинга, а не в повторном использовании нереализуемого имущества. Таким образом, констатируют разработчики, законопроект призван настроить лизинговые отношения, чтобы стимулировать вложения в новые основные средства и экономический рост, чему могут оказать не рады в компаниях с накопленным нереализованным имуществом.

Более того, в ближайшее время государство может еще больше усилить экономическую привлекательность лизинга в сравнении с арендой. Советник первого заместителя председателя ЦБ РФ Сергей Моисеев сообщил, что Минэкономики РФ уже разработана программа поддержки отрасли, где лизинговыми компаниям планируется предоставлять прямые субсидии на развитие лизинга как самостоятельного инвестиционного инструмента. Например, стимулируя выход отечественных лизинговых компаний на публичные рынки капитала, государство вполне могло бы компенсировать часть их расходов на услуги аудитора, рейтингового агентства, консультанта, андеррайтера, бухгалтеров и проч. В конечном счете лизинг должен создавать добавленную стоимость в экономике, а не съедать ее, считает советник первого зампреда ЦБ.

Алексей Екимовский