



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
 РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
 «ЭКОНОМИКА РЕГИОНА»

ОЧЕРЕДНОЙ КРЕСТОВЫЙ ПОХОД НА ГУПЫ

Новая администрация Петербурга начала ревизию городских ГУПов. Первыми претензии предъявили «Водоканалу». Недавно назначенный вице-губернатор Максим Шаскольский поручил направить в правоохранительные органы результаты проверки финансово-хозяйственной деятельности предприятия: Контрольно-счетная палата выявила признаки банкротства ГУПа, однако чиновники прежней администрации хода делу не дали. Следующим в немилость попало ГУП «Ленсвет». При представлении сметы предприятия на подсветку телебашни руководство «Ленсвета», по мнению чиновников Смольного, обосновать смогло лишь 10% затрат на эти работы. В итоге смету заставили пересчитать, а первого заместителя предприятия уволили.

Вообще-то разговоры о неэффективности ГУПов в Петербурге ведутся последние четверть века. В свое время почистить эти авгиевы конюшни пытались и убитый на Невском проспекте вице-губернатор Михаил Маневич, и нынешний глава Сбербанка Герман Греф в бытность свою руководителем КУГИ. Большие и маленькие чиновники Смольного из года в год повторяли, что структура унитарных предприятий непрозрачна, что делают они что хотят, управлению не поддаются, работают неэффективно. Тем не менее в городе по-прежнему остаются сферы, где подряды монопольно выполняют государственные унитарные предприятия.

И нынешняя попытка недавно пришедших в Смольный чиновников тоже больше похожа на попытку самоутвердиться, показать, кто в доме хозяин, но не больше — о реформировании системы никто не заикается. В результате пересмотрят два-три контракта, возможно, поменяют некоторых руководителей на более лояльных, но непрозрачную систему оставят в неизменном виде.

ЛИЗИНГ ДЕМОНИСТРИРУЕТ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РОСТ

В 2018 ГОДУ РЫНОК ЛИЗИНГА В РОССИИ ПОБИЛ ОЧЕРЕДНОЙ РЕКОРД РОСТА, ДОСТИГНУВ 1,31 ТРЛН РУБЛЕЙ, ЧТО НА 20% БОЛЬШЕ, ЧЕМ ГОДОМ РАНЕЕ. НО, КАК ПОДЧЕРКИВАЮТ АНАЛИТИКИ, СУЩЕСТВЕННУЮ ДОЛЮ РОСТА ОБЕСПЕЧИЛИ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ, И ЭТОТ ФАКТ ПОЛНОСТЬЮ ОТРАЖАЕТ ТЕНДЕНЦИЮ КОНЦЕНТРАЦИИ РЫНКА НА КОМПАНИЯХ С ГОСУДАРСТВЕННЫМ УЧАСТИЕМ. ОЛЕГ ПРИВАЛОВ

По данным ранкинга лизинговых компаний, опубликованных агентством RAEX, объем нового бизнеса по итогам прошлого года достиг 1,31 трлн рублей, что на 20% больше результатов 2017-го. Крупнейшим розничным сегментом остается автолизинг, объем которого в 2018-м увеличился на 19% по сравнению с предыдущим годом и составил 453 млрд рублей. Второе место сохранил лизинг железнодорожной техники, однако темпы прироста сегмента существенно замедлились: за 2018 год объем нового бизнеса вырос на 49% против более чем 100% прироста годом ранее. Отсутствие крупных сделок, традиционно заключаемых в конце года, сильнее всего отразилось на динамике авиализинга, объем нового бизнеса в котором сократился на 17%, до 165 млрд рублей.

Лев Сальц, директор по развитию оценочной компании «Апхилл», полагает, что объем российского лизинга в деньгах за 2018 год превысил 1,1 трлн рублей. Рост в сравнении с 2017 годом составил более 30%. Он отмечает, что регионы растут разными темпами. «Традиционно лидирующие позиции по росту как объема, так и количества новых сделок занимают Москва и Санкт-Петербург. Доля Петербурга и Ленобласти в общем объеме российского рынка лизинга составляет около 15%», — подсчитал он.

Дмитрий Корчагов, генеральный директор компании «Балтийский лизинг», отмечает, что значительную часть роста обеспечили компании с государственным участием. «Думаю, тренд сохранится и в 2019 году. Отмечу, что позитивным мы его не считаем, на здоровой рыночной конкуренции и развитии рынка лизинга он сказывается отрицательно», — указывает эксперт.

Крупнейшими участниками лизингового рынка являются компании, в капитале которых значительная доля принадлежит государству. С учетом банков, связанных с государством и Банком России, государству принадлежит от 50 до 70% активов лизингового сектора.

По данным группы компаний SRG, по итогам трех кварталов минувшего года лидером рынка по совокупному объему лизингового портфеля стала компания ГТЛК с долей рынка 22%. Объем нового бизнеса компании вырос более чем в два раза. Причиной тому стали крупные сделки с железнодорожной техникой. На втором месте с долей рынка 14% находится «Сбербанк Лизинг», являющийся ведущим игроком в сфере оперативного лизинга за счет сделок с авиатехникой. Третье место занимает «ВТБ Лизинг» с

долей рынка 13%. На четвертом месте — «ВЭБ-лизинг».

В топ-10 также вошли «ТрансФин-М», «Газпромбанк Лизинг», «Альфа Лизинг», «ЛК Европлан», «Сименс Финанс», «Росагролизинг». На их долю по итогам девяти месяцев 2018 года пришлось около 73% лизингового рынка. Вместе с тем рынок сконцентрирован на лизингодателях-лидерах: если не учитывать четыре ведущие госкомпании, прирост совокупного лизингового портфеля составил менее 5%.

НА ПОРОГЕ РЕФОРМЫ Ключевым событием для крупнейшей финансовой отрасли страны (совокупный лизинговый портфель на начало октября 2018 года достиг рекордного объема в 4,1 трлн рублей) в прошлом году стало начало реформирования отрасли. Минфин России подготовил проект закона «О внесении изменений в часть первую, вторую и третью Гражданского кодекса РФ (в части совершенствования гражданско-правового регулирования лизинговой деятельности)». Документ предусматривает серьезные изменения, нацеленные на повышение прозрачности в лизинговой отрасли и оперативное вмешательство государства в ее регулирование.

Анастасия Минакова, старший руководитель проектов по оценке, направление «Оценка и финансовый консалтинг» группы компаний SRG, говорит, что изменения в первую очередь коснутся специальных субъектов лизинговой деятельности, связанных с государством и получающих государственную поддержку или претендующих на нее (а это более 80% организаций по стране). «Лизинговые компании предлагается отнести к некредитным финансовым организациям, а также предусмотреть их регистрацию путем внесения сведений в реестр субъектов лизинговой деятельности Банка России. Частные же структуры будут регистрироваться в реестре пока в добровольном порядке. Кроме того, в переходный период предусматривается введение саморегулирования отрасли. Реформирование лизинговой отрасли подразумевает также введение элементов надзора, аналогичного банковскому (требования к капиталу лизинговой компании, риску на одного заемщика, по сделкам с заинтересованностью). Законопроект предусматривает также переход на отраслевые стандарты МСФО», — говорит госпожа Минакова.

По мнению господина Корчагова, с момента выдвижения этой инициативы в 2015 году концепция реформы претерпела ряд изменений. «Законопроект был внесен в

Госдуму 14 ноября 2018 года, и в этом году изменения уже должны вступить в силу. У нас и у других ключевых участников рынка по-прежнему остаются существенные замечания к тексту документа, надеемся, что они будут учтены в финальной версии закона. В целом же можно сказать, что цель реформы, а именно обеспечение финансовой стабильности на рынке лизинга, предложенными инструментами вряд ли будет реализована в полной мере, а вот определенные операционные издержки лизингодатели, конечно, понесут. Важно, чтобы корректировки не влияли на наши отношения с клиентами и партнерами, для нас это ключевой фактор», — рассуждает господин Корчагов.

В прошлом году много внимания было уделено обсуждению повышения НДС до 20%, для лизинговых компаний это изменение вылилось в дополнительную операционную нагрузку. Прежде всего сотрудникам лизинговых компаний пришлось оперативно пересчитывать для клиентов графики платежей с учетом нового НДС. Безусловно, изменение ставки привело к удорожанию услуги лизинга на рынке для клиентов, подчеркивает господин Корчагов.

ОПОРА БИЗНЕСА Ключевыми сегментами по-прежнему остаются железнодорожный и автолизинг, доля которых по итогам девяти месяцев 2018 года составила 62% в объеме нового бизнеса.

Росту железнодорожного сегмента (более чем в два раза) способствовали крупные сделки лидеров рынка. Данный сегмент и в дальнейшем способен показать наибольшие темпы прироста (до 50%) вследствие увеличения объема экспортных перевозок и спроса на подвижной состав.

Госпожа Минакова отмечает, что автолизинг вот уже четыре года является ведущим розничным сегментом: его объем в первые три квартала 2018 года составил около 318 млрд рублей (31,3%). Несмотря на то, что в прошлом году объем госсубсидий существенно сократился (с 14 до 8 млрд рублей), рост автосегмента продолжился вследствие общего роста автопродаж. Рост обусловлен необходимостью обновления автопарков и будет продолжаться до тех пор, пока средний возраст легкового автомобиля не снизится до двенадцати лет (для сравнения, в 2017 году средний возраст легкового автопарка превысил 13 лет, а грузового — около двадцати лет). Дополнительным драйвером роста рынка автолизинга станет также увеличение НДС (с 18 до 20%).