

А МАШИНЫ ВЕЗУТ

В 2021 ГОДУ В ЮФО СОВОКУПНЫЙ ЛИЗИНГОВЫЙ ПОРТФЕЛЬ ВЫРОС НА 62%. ЭТО БОЛЬШЕ, ЧЕМ В ДРУГИХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОКРУГАХ РОССИИ. ТАКУЮ ДИНАМИКУ ОБЕСПЕЧИЛИ СДЕЛКИ С АВТОТРАНСПОРТОМ, ДОЛЯ КОТОРОГО В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ЛИЗИНГА — ОКОЛО 30%. В 2022 ГОДУ, НЕСМОТРЯ НА САНКЦИИ И УХОД ИЗ РФ РЯДА ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И ИМПОРТЕРОВ АВТОМОБИЛЕЙ, НА ЮГЕ СОХРАНИТСЯ ВЫСОКИЙ ИНТЕРЕС К ЛИЗИНГУ КОЛЕСНОЙ ТЕХНИКИ. ЭТОМУ, ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ РОСТ СПРОСА НА ТЕХНИКУ ИЗ ДРУЖЕСТВЕННЫХ СТРАН, А ТАКЖЕ РАЗВИТИЕ АПК, ТОРГОВЛИ И ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА. ДМИТРИЙ ХРОМОВ

КВАРТАЛ БЕЗ ОПТИМИЗМА

По данным Национального рейтингового агентства (НРА), в 2021 году Южный федеральный округ (ЮФО) стал лидером в России по темпам роста совокупного лизингового портфеля (показатель ЮФО — 62%, по сравнению с январем — декабрем 2020 года). Общий показатель по российскому рынку НРА оценило в прошлом году в 5,6 трлн руб., долю ЮФО — в 4,7%. Таким образом, общий объем портфеля лизинговых компаний в южных регионах России превысил 263 млрд руб. В своем исследовании эксперты агентства оценивали рост рынка лизинга в 2021 году на уровне 30%. Такой динамике способствовало восстановление экономического роста: ВВП России в прошлом году увеличился на 4,6%. Это на 0,4 п.п. больше прогнозов Минэкономразвития. Свою роль сыграло и увеличение инфляционных ожиданий, отметили в НРА.

Результаты первого квартала нынешнего года не столь оптимистичны. Это видно из ответов самих участников рынка автолизинга, которые рассказали ВГ о снижении количества сделок в январе — марте 2022 года. Так, «ВТБ Лизинг» передал клиентам из ЮФО на 25% меньше транспортных средств, чем в первом квартале прошлого года, сказал начальник управления по развитию бизнеса автолизинга компании Вячеслав Михайлов.

По словам коммерческого директора по лизингу для малого бизнеса «Росбанк Лизинг» Анатолия Торохова, в первые три месяца 2022 года количество переданных в лизинг автомобилей оказалось меньше, чем годом ранее. «В марте объем лизинговых сделок на рынке упал на 60-70%», — уточнил господин Торохов.

На рынок автомобильного лизинга давят два основных фактора. Первый — дефицит транспортных средств, который возник из-за вступления новых санкций против России. Хотя сами игроки уверены, что первый «звонок» прозвенел раньше. Так, по словам директора ростовского филиала ООО «Балтийский лизинг» Светланы Беловой, дефицит транспорта начал формироваться на рынке еще при пандемии, которая вызвала остановку ряда предприятий и нарушила логистические цепочки, тем самым дополнительно обострив проблему. С подобным мнением согласились еще несколько участников южного рынка.

Второй фактор — величина ключевой ставки Банка России. С 28 февраля ЦБ поднял ее с 9,5% до 20%. 8 апреля ключевая ставка была снижена до 17%. Однако некоторые участники рынка считают и этот уровень слишком высоким. «Мы наблюдаем беспрецедентную ситуацию, — подчеркнул Анатолий Торохов. — Никогда еще в одной точке не сходилась дефицит автотранспорта с заградительной ставкой кредитования».



НА РЫНОК АВТОЛИЗИНГА ДАВЯТ ДВА ОСНОВНЫХ ФАКТОРА — ДЕФИЦИТ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, КОТОРЫЙ ВОЗНИК ИЗ-ЗА САНКЦИЙ ПРОТИВ РОССИИ, И ВЕЛИЧИНА КЛЮЧЕВОЙ СТАВКИ ЦБ

Представители лизинговых компаний практически единогласно сообщили, что стоимость их услуг выросла пропорционально повышению ставки ЦБ. «Стоимость кредитов, по сути, является себестоимостью бизнеса любой лизинговой компании, — пояснил региональный директор ЛК «Интерлизинг» по ЮФО и СКФО Игорь Тисленко. — Поэтому, к сожалению, рост ключевой ставки повлиял на расценки абсолютно всех участников рынка».

По словам гендиректора ООО «МСБ-Лизинг» Романа Трубачева, из-за воздействия этого «ключевого» фактора банковское фондирование подорожало для лизингодателей со средних 7-13% до 22-28% годовых в зависимости от срока кредитования и масштабов бизнеса заемщика. «В связи с этим на рынке сейчас преобладают краткосрочные договоры со сроком действия не более двух-трех лет», — добавил топ-менеджер.

По мнению Игоря Тисленко, стоимость лизинговых услуг, если она не является реально заградительной, не окажет критического влияния на технику и оборудование для бизнеса. «При этом она может повлиять на продажи легковых автомобилей для личного пользования, поскольку физлица предпочитают ориентироваться на более длительные сроки эксплуатации», — спрогнозировал эксперт.

Гендиректор компании «Европлан» Александр Михайлов отметил, что сейчас мно-

гие клиенты не могут купить нужную им технику, отложенный спрос на которую возник еще в 2021 году на фоне дефицита транспорта и роста цен на него. «Рынок зависит от структуры предложения и покупательной способности бизнеса, прогнозировать которые сейчас довольно сложно», — заметил господин Михайлов.

В текущих условиях многие предприниматели решают сократить расходы и дожидаться изменения ситуации, отметила госпожа Белова и уточнила, что в 2021 году они заключили 26 тыс. сделок — на 21% больше, чем в 2020-м. «Учитывая динамику рынка и ориентируясь на происходящее, мы стремимся оставить на прежнем уровне как объем своего портфеля, так и его качество», — резюмировала Светлана Белова.

НЕ ВСЕМ ОДИНАКОВО ПЛОХО

Кризис по-разному сказался на разных сегментах рынка. Так, по словам Александра Михайлова, новый бизнес (суммарная стоимость новых предметов лизинга) в сегменте коммерческого транспорта «Европлана» в ЮФО вырос в первом квартале 2022 года на 51% по сравнению с январем — мартом 2021-го. Это связано как с повышением стоимости автомобилей, так и с ростом количества сделок, пояснил эксперт. При этом общее число переданных в лизинг легковых машин снизилось на 43%, а совокупный объем нового бизнеса в этом сегменте сократился на 21%. «В марте и начале апре-

ля снижение количества переданного транспорта коснулось всех сегментов, — признал господин Михайлов. — Однако, по нашей статистике, меньше всего пострадал сектор грузовой техники: число выдач в указанный период сократилось меньше, чем в сегментах легкового автотранспорта и легких коммерческих автомобилей (LCV)».

Вячеслав Михайлов отметил, что на фоне сокращения на 25% нового бизнеса «ВТБ Лизинга», в первом квартале компания более чем вдвое увеличила количество автобусов и спецтехники, переданных клиентам в ЮФО. «При этом (в январе — марте 2022 года) на рынке в целом пострадали все сегменты, — согласился господин Михайлов. — По нашей статистике, сильнее всего просел легковой сегмент: объемы переданного транспорта упали на 42%. Меньше пострадал сегмент грузовых авто: объемы их продаж уменьшились на 17%, а по легкому коммерческому транспорту снижение составило 11%».

Светлана Белова обратила внимание, что многие производители автомобилей сворачивают производство, продажу и вообще свою деятельность на российском рынке. «Ситуация меняется настолько быстро, что делать какие-то прогнозы сложно, — сказала госпожа Белова. — Логично предположить, что высокого спроса не будет. Но у бизнеса всегда есть потребность в модернизации и расширении своих производ-