

➔ крупнейших китайских автоконцернов, которые смогли за короткий период организовать дистрибуцию и сервис на базе дилерских центров производителей, ушедших с российского рынка», — пояснил господин Любецкий.

Среди новых заметных тенденций автомобильного сегмента лизингового рынка исследователи называют рост доли подержанных машин. По данным НРА, рынок в целом вырос на 70%, сегмент подержанных машин — на 40%. Однако и этот показатель — довольно высокий. «Ввиду дефицита новых автомобилей выросла доля подержанной техники, которую приобретают в лизинг. Отсутствие предпосылок для возвращения европейских брендов увеличивает интерес к сегменту. В 2023 году доля сделок с подержанной техникой в новом бизнесе составила до 15-20%», — отметили аналитики Kept.

АГРОПРОМ ВЫТЯГИВАЕТ, НО НЕ ВСЕ

Интересно складывается ситуация и в агропромышленном комплексе. По данным агентства «Эксперт РА», более 50% российского рынка лизинга сельхозтехники контролирует компания с госучастием — АО «Росагролизинг». Здесь, по словам Павла Косова, в 2023 году зафиксировали рост объемов нового бизнеса практически по всем видам сельхозтехники.

«Пропорция поставок в денежном выражении отличается в сторону самоходной техники, поскольку она более дорогостоящая, — заметил господин Косов. — При этом наиболее высоким спросом у аграриев ЮФО, обратившихся в Росагролизинг в 2023 году, пользуется землеобрабатывающее оборудование: бороны, плуги, посевные агрегаты, самоходные опрыскиватели и разбрасыватели и пр. На такое оборудование приходится 63% объемов, в натуральном выражении. Доля самоходной техники в единицах составила 22%».

Аналитики НРА привели более скромные оценки динамики лизинга сельхозтехники: в целом по России прирост нового бизнеса составил 20%. А лизинговая компания «Флит Финанс», которая специализируется на поставках техники для АПК (81% в общем объеме портфеля), в текущем году и вовсе зафиксировала существенный спад спроса на сельхозмашины. «Падение продолжилось после незначительного оживления в июле-августе, — заметил Алексей Любецкий. — Это в большей степени связано с экономической ситуацией в отрасли: перепроизводством зерновых второй год подряд и, как следствие, существенным снижением цен на сельхозпродукцию, увеличением затрат на производство, ростом цен на сельхозтехнику и увеличением стоимости финансирования. Все эти факторы по итогам трех кварталов 2023 года привели к сокращению доли аграрной техники в новом бизнесе в ЮФО до 59%», — констатировал представитель «Флит Финанса».

Практически единогласно участники рынка отметили, что в 2023 году аграрии снизили спрос на легковые автомобили, добавил Павел Косов. По его словам, за девять месяцев объем нового бизнеса «Росагролизинга» в этом сегменте сократился на 10%, с 969 млн руб. до 872 млн руб. «Прежде всего, снижение связано со спецификой деятельности компании, — рассказал Павел Косов. — Лизинг легковых автомобилей для нас не является основным направлением. За три квартала

его доля в новом бизнесе составила всего 1,4%. Легковые машины не поставляются на льготных условиях, что на фоне повышения цен сказалось на объемах поставок (такой техники). В непростых макроэкономических условиях, низких цен на отечественную сельхозпродукцию, вполне возможно, что легковые автомобили стали сегментом, в котором аграрии формируют сейчас отложенный спрос».

ПРОИЗВОДСТВО И СТРОЙКА ПОДТАЛКИВАЮТ

По оценке НРА, в России «семимильными шагами» восстанавливается лизинг спецтехники — за январь-сентябрь 2023 года прирост нового бизнеса составил 65%. Быстрее всего росли сегменты дорожно-строительной и подъемной техники. Кроме того, хорошую динамику продемонстрировало производственное оборудование — прибавило 50% в натуральном выражении.

Как отметили эксперты НРА, производственные секторы серьезно пострадали от санкций, так как на российских предприятиях высока доля импортного оборудования. Ситуация, сложившаяся в прошлом году, создает хорошие условия для лизинга станков: текущий курс государства на развитие отечественной производственной базы позволяет аналитикам прогнозировать сохранение высоких темпов прироста в указанных секторах.

По данным компании «ДельтаЛизинг», в Краснодарском крае 21% ее нового бизнеса в нынешнем году пришелся на оборудование для строительной отрасли, доля пищевой промышленности составила 18%, металлообработки — 17%. «ДельтаЛизинг» специализируется на поставках производственного оборудования, входит в ИГ «Инсайт» (ранее — «Сименс Финанс»). В компании сообщили, что у нее на Кубани общий объем нового бизнеса составил 2 млрд руб., 60% из которых пришлось на промышленное оборудование.

Как подчеркнул директор представительства «ДельтаЛизинга» в Краснодаре Алексей Пнев, во всех регионах очевиден рост металлообработки. «В уходящем году эффективно работают оба инструмента удовлетворения высокого спроса в отрасли: импорт по прямым контрактам и импортозамещение, — рассказал господин Пнев. — Радует, что все больше оборудования для различных отраслей производится на территории России. В 2023 году мы успешно профинансировали сельхозтоваропроизводителей, фасовку и упаковку, оборудование для карьеров. По тем же причинам видим высокие темпы роста в пищевой промышленности и связанной с ней упаковкой».

По словам Игоря Тисленко, в их компании в уходящем году в сегменте производственного оборудования зафиксировали наименьший прирост нового бизнеса — около 10%. «Это связано с ростом стоимости номинированных в валюте предметов лизинга, усложнением логистики, а также пересмотром стратегий развития производственных фондов предприятий», — подытожил господин Тисленко.

ИГРОКИ НЕ ВИДЯТ ДЕФИЦИТА

Участники рынка единодушно заявили ВГ, что дефицит некоторых предметов лизинга, возникший в 2022 году, в 2023-м удалось преодолеть. Так, по словам Алексея Любецкого, наблюдается затоваривание складов дилеров и импортеров,

поставляющих на Юг России самоходные сельхозмашины и прицепные агрегаты.

Павел Косов также признал, что они не видят дефицита предметов лизинга и не прогнозируют его появление в краткосрочной перспективе. «Наша компания взаимодействует более чем с 1 тыс. поставщиков и производителей сельхозтехники, внимательно следит за развитием ситуации на рынке», — подчеркнул господин Косов.

По словам Игоря Тисленко, в первом квартале 2023 года поставщикам грузового транспорта было сложно удовлетворить растущий спрос и компании вынужденно увеличивали сроки отгрузки до пяти-семи месяцев. «На сегодняшний день ситуация стабилизировалась», — уверен господин Тисленко.

Директор ростовского представительства «ДельтаЛизинга» Алена Сулимина подтвердила, что в начале текущего года у поставщиков грузовых автомобилей были сложности: компании не успевали завезти то количество единиц, которое бы «в моменте» покрывало все потребности бизнеса. «Однако рынок быстро адаптируется и налаживает логистические маршруты, расширяет ассортимент товаров, — заметила госпожа Сулимина. — Кроме того, производители из КНР достаточно быстро заместили металлообрабатывающие станки и спецтехнику (насосы, автобетономешалки, экскаваторы и др.)».

Опрошенные игроки рынка отметили, что пока полностью устранить дефицит не удалось только в сегменте высокотехнологичного оборудования для пищевой промышленности. Но и в этом направлении компании активно работают.

КЛЮЧЕВАЯ СТАВКА ВЛИЯЕТ

По оценкам НРА, повышение ключевой ставки ЦБ, которое наблюдалось всю вторую половину года, уже в краткосрочной перспективе затормозит восстановление лизингового рынка. С июля 2023 года регулятор повышал ставку пять раз, напомнили в НРА. В итоге ставка выросла вдвое — с 7,5% до 15%, а в декабре увеличилась еще на 100 б. п. — до 16%. Это может привести к росту лизинговых платежей, что станет веской причиной снижения спроса на лизинг со стороны малых и средних предприятий (МСП), уверены аналитики. Прогноз, мягко говоря, настораживает, если учесть, что доля МСП в лизинговой отрасли на конец третьего квартала уходящего года составила 77%. По прогнозам НРА, в 2024 году предметы лизинга могут подорожать в среднем на 25%, что также негативно скажется на спросе со стороны малого и среднего бизнеса.

Представители лизинговых компаний также склонны считать, что повышение ключевой ставки серьезно влияет на состояние рынка. «Мы наблюдаем чувствительность бизнеса к изменению ключевой ставки — деловая активность замедляется», — признал, в частности, Алексей Любецкий. Игорь Тисленко заметил, что рост ключевой ставки вынуждает бизнес более осторожно подходить к решению о покупке предмета лизинга.

В определенной степени рынок защищает от повышения ставки ЦБ меры господдержки. В числе наиболее востребованных мер эксперты называют субсидии Минпромторга РФ на дорожно-строительную и колесную технику, «Программу 1432», возобновленную в четвер-

том квартале 2023 года, и финансирование первоначального взноса в рамках договоров лизинга производственного оборудования из средств Фонда развития промышленности (ФРП). Также действует программа льготного лизинга Минсельхоза России в рамках постановления правительства №1135 и региональные меры поддержки АПК, позволяющие получить субсидию на уплату первоначального взноса.

По словам Павла Косова, заключение договоров лизинга на льготных условиях позволило российским аграриям в 2021-2022 годах сэкономить около 13 млрд руб. Кроме того, добавил господин Косов, благодаря государственным субсидиям «Росагролизинг» меньше других участников рынка зависит от заемного финансирования. «Это дало возможность компании не повышать стоимость лизинга вслед за ключевой ставкой», — подытожил господин Косов.

К ЗАМЕДЛЕНИЮ ТЕМПОВ И «ЗЕЛЕНЫМ» ПРОЕКТАМ

В документе, который Госдума представила недавно на VI ассамблее «Лизинг Евразия», зафиксирован прогноз, что в 2024 году доля лизинга в ВВП России увеличится с 2,5% до 3%, а к 2030 году этот показатель превысит 5%. При этом объем лизингового бизнеса вырастет до 11,2 трлн руб.

Сами игроки и отраслевые эксперты оценили такой сценарий, как весьма оптимистичный и больше склоняются к иному повороту событий. Так, по прогнозам НРА, в следующем году произойдет снижение темпов роста нового бизнеса: объемы поставок вырастут всего на 7-10%, до 620-640 тыс. единиц. «Динамика рынка будет зависеть от инвестиционной активности предприятий, объемов кредитования и уровня господдержки экономики, в первую очередь — промышленности», — пояснили в НРА. Здесь предположили, что наибольший прирост нового бизнеса может продемонстрировать в 2024 году сегмент производственного оборудования.

Среди перспективных направлений развития рынка эксперты НРА назвали ESG-лизинг. По оценкам агентства, сейчас доля «зеленых» проектов в совокупном портфеле российских лизинговых компаний не превышает 7%. Государственная поддержка этого направления, создание полноценной инфраструктуры для экологически чистого транспорта и преодоление кризисных явлений в экономике могут стимулировать интерес к лизингу электромобилей, медицинского транспорта, спецтехники для борьбы с ЧС, а также машин и оборудования для малых и средних компаний, реализующих стратегии устойчивого развития, пояснили представители НРА.

Компания Kept, в своем обзоре лизингового рынка, отметила, что рост спроса на электромобили — уже сложившийся тренд. Его поддерживает правительство России в рамках «Концепции развития производства и использования электрического автомобильного транспорта в РФ до 2030 г.» и стратегической инициативы «Электроавтомобиль и водородный автомобиль».

А значит, перспективы «зеленого» лизинга в России вообще и на юге, в частности, совершенно реальны. Даже несмотря на грядущее замедление темпов роста рынка. ■