

23 → Несомненным плюсом программы является то, что ее действие распространяется на лизинг широкого модельного ряда автомобилей — главное условие заключается в том, чтобы транспортное средство было произведено в 2015 году на территории РФ. По оценкам аналитиков Carcade, запуск программы дал прирост от 5 до 15% лизинговых продаж моделей автомобилей, которые подпадают под ее условия. «В настоящее время (первая декада августа) до 80% всех автолизинговых сделок в Петербурге заключаются в рамках госпрограммы», — говорит господин Смирнов. Программа объективно стимулирует спрос лизингополучателей и обеспечивает определенный прирост нового бизнеса для лизинговых компаний.

Дмитрий Виноградов добавляет: «Самым динамичным остается рынок транспорта, в особенности российского производства. При относительной безрисковости таких сделок лизингодатели пользуются возможностью возмещать себе часть стоимости приобретения по субсидии, за счет чего удешевляются лизинговые платежи для клиента. При общем снижении продаж за счет наличия субсидии произошло смещение в этом секторе в пользу лизинга».

Андрей Донченко, руководитель региональных филиалов ООО «Райффайзен-Лизинг», говорит, что лизинг позволяет приобрести автомобиль тем лицам, кто планировал ранее сделать покупку за свой счет, но в условиях кризиса не смог этого сделать. «Так как среди покупателей автомобилей много конечных пользователей физических лиц, их инвестиционная активность была достаточно стабильна в последнее время. Кроме того, лизинговые компании с гораздо большим интересом относятся к финансированию автотранспорта, так как это наиболее ликвидный актив. А в период кризиса ликвидность имущества становится во многом определяющим фактором надежности инвестиций. К тому же так совпало, что именно на этот период пришелся существенный рост нового направления лизинга — лизинг для физических лиц в форме операционного лизинга. Несмотря на то, что доля этого сегмента еще невелика, сам факт активного развития этого продукта с новыми

потребительскими характеристиками оживил спрос на лизинговые услуги», — рассказал господин Донченко.

Алексей Смирнов, тем не менее, отмечает, что по итогам полугодия падение объемов нового бизнеса в сегменте автолизинга составило 10–15%, хоть к середине года уже и можно было констатировать некоторую стабилизацию. «Более того, по оценкам аналитиков нашей компании, потребительские свойства лизинга как способа приобретения транспорта обеспечили рост его доли (как финансового, так и операционного лизинга) в общем массиве продаж легковых автомобилей и легких коммерческих автомобилей (LCV) до 7% (годом ранее показатель был на уровне 4–4,5%). То есть лизинг несколько потеснил такие наиболее распространенные способы приобретения автомобилей, как покупка за наличные средства и автокредит», — говорит господин Смирнов.

Ольга Енькова, управляющий директор ГК «Альфа-Лизинг», также добавляет, что темпы развития сохранил сегмент лизинга нефтегазового оборудования. На рынке наблюдается интерес к этому сегменту со стороны нефтяных компаний.

«По сегменту лизинга железнодорожного оборудования ожидается сильное падение. На рынке практически отсутствовали крупные сделки по финансовому лизингу. По возвратному лизингу было лишь несколько крупных сделок. Ожидается, что производство грузовых вагонов в этом году может упасть на 50%. В сегменте авиализинга можно наблюдать единичные сделки с российскими производителями», — перечисляет госпожа Енькова.

ЛИДЕРЫ НЕИЗМЕННЫ Конфигурация петербургского рынка лизинга примерно соответствует общероссийской, но с региональными особенностями. Ольга Енькова говорит, что первая тройка лидеров не меняется уже достаточно давно. «Возможно, изменятся места в рэнкинге, но тенденция сохранится: в лидерах — государственные лизинговые компании. Крупные корпоративные сделки проходят через них. Концентрация рынка также достаточно велика: на топ-10 компаний приходится более 60% объемов новых сделок», — рассказала она.

Дмитрий Виноградов считает, что текущая ситуация ведет к дальнейшему укреплению позиций лизинговых компаний с государственным участием — в связи с наличием ресурса. «Также укрепляются крупнейшие лизинговые компании, специализирующиеся на рознице. Это связано с тем, что активно заработала программа субсидирования приобретения автотранспорта отечественной сборки лизинговыми операторами, воспользоваться которой может только ограниченный круг компаний. Программа субсидирования приобретения отечественного транспорта, с одной стороны, достигла цели, и отечественный транспорт действительно приобретает в лизинг чаще импортного (при возможности замещения). С другой стороны, наличие искусственных требований, ограничивающих круг лизингодателей, которые могут программой воспользоваться, привело к снижению конкурентоспособности средних и небольших лизинговых компаний на относительно безрисковом рынке лизинга автотранспорта, хотя наличие или отсутствие ограничений круга лизингодателей на эффективность программы никак не влияет», — рассказал господин Виноградов.

Андрей Донченко считает, что одной из тенденций, которые прослеживаются на рынке, является то, что постепенно развивается процесс специализации лизинговых компаний в отдельных сегментах рынка. «Универсальность вещь прекрасная, но она очень дорого стоит. Если же компания опирается на свои лучшие компетенции в отдельных сегментах, то это становится существенным фактором, который позволяет ей построить близкие к оптимальным процедуры работы как с клиентами, так и с рисками. А для лизинга это вдвойне важно, так как появляется возможность сфокусироваться на ограниченном круге или даже на определенном виде лизингового имущества, тем самым улучшив технологию, связанные с ликвидностью имущества. Перенос рисков на актив — это один из важных контраргументов лизинга в условиях конкуренции лизинговых компаний с банками», — рассуждает эксперт.

В ПОИСКАХ ДРАЙВЕРА За последние полгода на рынке можно заметить ужесточение требований как со стороны

банков к лизинговым компаниям, так и со стороны лизинговых компаний к лизингополучателям. Чтобы соответствовать требованиям банков и снизить риски, многие лизингодатели увеличили размер аванса и повысили требования к структуре сделки и к самому имуществу. «В целом рынок лизинга сейчас находится в активном поиске драйвера развития», — отмечает госпожа Енькова.

Одним из основных факторов, который претерпевал изменения в этот период, была процентная ставка. Здесь лизинг следовал в фарватере рыночных тенденций вслед за ростом/падением ставок на банковском рынке.

«Доступность финансирования, в принципе, была на достаточном уровне, и хороший кредитоспособный клиент вполне может рассчитывать на получение лизингового финансирования. С точки зрения рисков лизинговые компании несколько повысили требования к финансовому состоянию потенциальных клиентов. Кроме того, возросла важность отраслевых рисков, так как положение дел в отдельных отраслях экономики изменилось по-разному», — рассказал господин Донченко.

Лизинговые операторы в текущей ситуации все более консервативно подходят к структурированию сделок и обеспечения по ним: увеличивают собственное участие клиента, стараются не предоставлять лизинг на длительные сроки, предпочитают ликвидные предметы лизинга, избегают аннуитетных графиков. «Кроме того, чаще стали появляться требования по предоставлению поручительства собственников компаний-лизингополучателей», — рассказал господин Виноградов.

Одним из трендов рынка лизинга 2015 года стала разработка лизинговыми компаниями антикризисных предложений для лизингополучателей. Многие участники рынка разработали и внедрили дополнительные опции, которые дают клиентам дополнительные возможности для того, чтобы продолжить использование предметов лизинга, даже в условиях определенных финансовых сложностей. «Для лизинговых компаний это инструмент предупреждения роста просроченной задолженности и сохранения базы платежеспособных клиентов», — поясняет господин Смирнов. ■

МАЛОЭТАЖКА ПО ПОНЯТИЯМ ЭТОЙ ОСЕНЬЮ В ГОСДУМЕ ПЛАНИРУЕТСЯ РАССМОТРЕТЬ ПОПРАВКИ В ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОДЕКС, НАПРАВЛЕННЫЕ НА СТИМУЛИРОВАНИЕ ВОЗВЕДЕНИЯ В РОССИИ МАЛОЭТАЖНОГО ЖИЛЬЯ. ИНИЦИАТИВА РОДОМ ИЗ ПЕТЕРБУРГА, В КОТОРОМ РАЗВИТИЕ ДАННОГО НАПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРИЗНАНО СТРАТЕГИЧЕСКИМ. ОБЪЕМЫ МАЛОЭТАЖКИ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ ДОЛЖНЫ СУЩЕСТВЕННО УВЕЛИЧИТЬСЯ. АГАТА МАРИНИНА

В настоящее время доля малоэтажного строящегося в Петербурге жилья существенно ниже, чем во всем мире, где этот сегмент считается необходимым для создания комфортной среды. Впрочем, несмотря на это, найти квартиру в Петербурге в таком доме все же возможно. В основном объекты расположены в при-

городной зоне, на границе с Ленинградской областью. По словам руководителя консалтингового центра «Петербургская недвижимость» Ольги Трошевой, в Петербурге в реализации находится примерно три десятка проектов. Это около 200 тыс. кв. м, или 3% от объема строительства в целом. В объеме спроса малоэтажное

жилье занимает 2,2–2,5%. «В последние годы сегмент малоэтажного малоквартирного жилья стал развиваться чуть активнее по нескольким причинам. Во-первых, сократилось предложение свободных земельных участков под многоэтажную застройку. Во-вторых, градостроительная политика Санкт-Петербурга обозначила

вектор своего развития в сторону малоэтажной застройки», — отмечает эксперт. В качестве наиболее перспективных для такого строительства направлений называются территории Пушкинского района, на границе Пушкинского и Московского, а также традиционно малоэтажные Курортный и Петродворцовый районы. → 27

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ БАРЬЕРЫ