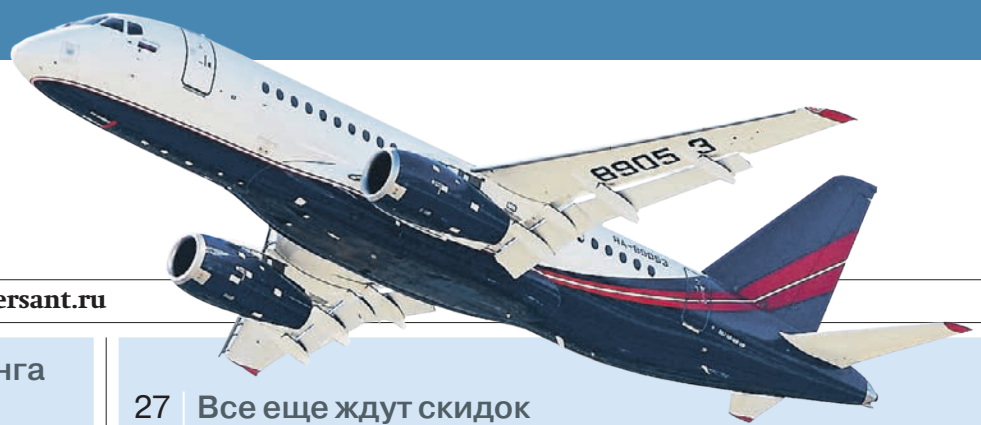


Лизинг

Четверг 19 ноября 2015 №213 (5723 с момента возобновления издания)

kommersant.ru



27 Численность занятых в лизинговой отрасли приблизилась к уровню 2011 года

26 Доля госкомпаний на рынке лизинга снова превысила 50%

27 Все еще ждут скидок

Высокие кредитные ставки и рост проблемных активов привели к сжатию рынка лизинга (-26%) и, как следствие, снижению рентабельности лизингодателей. Лизинговые компании в ответ вынуждены сокращать расходы и поддерживать ликвидность для сохранения бизнеса.

В тяжелых условиях

— рейтинг —

За январь—сентябрь 2015 года объем нового лизингового бизнеса сократился примерно на четверть по сравнению с прошлым годом за тот же период и составил 385 млрд руб. В третьем квартале текущего года лизинговый рынок немного отыграл падение, продемонстрированное в первом полугодии (около 30%). Поддержали рынок сделки в рамках госпрограммы льготного автолизинга, а также последовательное снижение ключевой ставки ЦБ РФ, позитивно отразившееся на стоимости фондирования. Меньшее падение суммы договоров лизинга (-22%) по сравнению с новым бизнесом связано, в частности, с увеличением сроков лизинга вследствие снижения размера ежемесячных платежей по просьбе клиентов.

Размер лизингового портфеля практически не изменился за последние 12 месяцев и составил 2,95 трлн руб. на 1 октября. Однако объем полученных лизинговых платежей продолжает с 2014 года превышать объем профинансированных средств. Ожидаемого участниками рынка сокращения портфеля не произошло из-за роста объема реструктурированной задолженности (с 15% на 1 января до 18% на 1 октября, по оценке агентства) и переоценки валютных договоров лизинга. По итогам девяти месяцев 2015 года лидером рынка по объему нового бизнеса стал «ВТБ Лизинг», до того занимавший первое место в 2009 году. Возглавить рейтинг компания смогла за счет крупных авиасделок, на которые пришлось около 60% нового бизнеса лизингодателя. На вторую позицию, уступив лидеру около 2 млрд руб., переместился «ВЭБ-лизинг». С пятого на третье место поднялся «Сбербанк Лизинг», показавший прирост нового бизнеса на 75% (отчасти это связано с эффектом низкой базы прошлого года). В совокупности на тройку лидеров приходится, как и годом ранее, около 38% всего объема нового бизнеса.

Реализация государственных мер по поддержке экономики России посредством лизинговых услуг госкомпаний, а также активное участие последних в «розничных» сделках существенно повлияли на структуру рынка по видам собственности. Так, доля частных компаний в объеме нового бизнеса снизилась с 55% до 47% за три квартала 2015 года, а в топ-5 рынка теперь входят четыре лизингодателя с госучастием в капитале.

За январь—сентябрь 2015 года доля крупнейшего сегмента — автолизинга — достигла около 37% (32% за девять месяцев 2014 года), однако в абсолютном выражении сегмент сократился на 16%. Железнодорожная техника ввиду профицита парка вагонов продолжает терять позиции: доля сократилась с 25% до 16%, а объем нового бизнеса с данным имуществом упал на 53%. Среди крупнейших сегментов прирост продемонстрировал только авиализинг (+29%), доля кото-

№	Наименование ЛК	Количество новых заключенных договоров за 9 мес. 2015 года, шт.	Количество новых заключенных договоров за 9 мес. 2014 года, шт.	Темпы прироста
1	«ВЭБ-лизинг»	16359	23272	-29,7%
2	«ВТБ Лизинг»	15458	14722	5,0%
3	«Европлан»	11600	21897	-47,0%
4	«Балтийский лизинг»	5838	5864	-0,4%
5	«Cascade Лизинг»	5624	9648	-41,7%
6	«РЕСО Лизинг»	4362	5728	-23,8%
7	«Фольксваген Груп Финанс»	2839	2325	22,1%
8	«Сименс Финанс»	2587	2701	-4,2%
9	«Элемент Лизинг»	2223	4539	-51,0%
10	«Мейджор Лизинг»	1765	1835	-3,8%
11	«Стоун-Хил»	1719	2145	-19,9%
12	«Сбербанк Лизинг»	1660	1969	-15,7%
13	«Юникредит Лизинг» и «Локар Лизинг Россия»	1270	1773	-28,4%
14	«Ураллизинг»	1024	1126	-9,1%
15	«Контрол Лизинг»	736	1336	-44,9%
16	«Система Лизинг 24»	688	957	-28,1%
17	«Соллерс-Финанс»	655	869	-24,6%
18	«Лизинг-Трейд»	615	614	0,2%
19	«Челндлизинг»	495	397	24,7%
20	«КамАЗ-Лизинг»	472	456	3,5%
Всего по рынку		Не менее 90000	Не менее 120000	-25,0%

рого в новом бизнесе выросла с 12% почти до 22%. Ключевое влияние на позитивную динамику данного сегмента оказала поддержка государства посредством субсидирования лизинга российских самолетов (в том числе Sukhoi Superjet 100). При этом более 90% нового бизнеса в авиасегменте приходится на госкомпании.

Прочие сегменты рынка (без учета ж/д- и авиатехники) за девять месяцев 2015 года суммарно сократились на 26% против роста (+13%) годом ранее. Всего по рынку из 17 крупнейших сегментов, выделенных РАЕХ («Эксперт РА») в рамках исследования, положительные темпы прироста продемонстрировали 7 (годом ранее — 11).

Спад в экономике России привел к заморозке проектов по обновлению основных фондов, вследствие чего падение спроса на лизинг длится с 2013 года. Дополнительный удар по спросу клиентов нанесло повышение ключевой ставки Банком России в конце

прошлого года. Несмотря на ее постепенное снижение, ставки по кредитам нефинансовому сектору, в том числе лизинговым компаниям, остаются на высоком уровне относительно докризисной ситуации. Высокая стоимость заемных средств снижает экономическую привлекательность лизинга для потенциального клиента и приводит к сокращению новых лизинговых договоров и маржинальности лизингового бизнеса. По оценке агентства, за прошедшие 12 месяцев средняя маржа (разница между величиной ставок по лизинговым платежам и привлеченным под реализацию лизинговой сделки средствам) лизинговых компаний снизилась с 4,3% до 3,7%.

На лизинговый рынок также все большее негативное влияние оказывают снижение платежеспособности клиентов. Помимо невысокой платежной дисциплины клиентов из розничного сегмента к значительно-

ДИНАМИКА СРЕДНЕГО РАЗМЕРА ЛИЗИНГОВЫХ СДЕЛОК (МЛН РУБ.)



Индикаторы развития рынка лизинга

Показатели	9 мес. 2012	2012	9 мес. 2013	2013	9 мес. 2014	2014	9 мес. 2015
Объем нового бизнеса (стоимости имущества), млрд руб.	555	770	583	783	522	680	385
Сумма новых договоров лизинга, млрд руб.	965	1320	940	1300	754	1000	590
Объем полученных лизинговых платежей, млрд руб.	380	560	520	650	550	690	465
Объем профинансированных средств, млрд руб.	434	640	460	780	505	660	400
Совокупный портфель лизинговых компаний, млрд руб.	2350	2530	2650	2900	2950	3200	2950
Доля лизинга в ВВП, %	—	2,1	—	1,9	—	1	—
Индекс «розничности», %*	26	28	32	35	45	44	45

Источники: РАЕХ («Эксперт РА»), по результатам анкетирования ЛК. *Индекс «розничности» рынка лизинга рассчитывается РАЕХ («Эксперт РА») как суммарная доля «розничных» сегментов в объеме нового бизнеса. К «розничным» сегментам мы относим: легковой и грузовой автотранспорт, строительную и сельскохозяйственную технику.

ДИНАМИКА СОСТАВА И СРЕДНЕГО РАЗМЕРА ЛИЗИНГОВЫХ СДЕЛОК (МЛРД РУБ.)



му росту проблемной задолженности (остаток платежей к получению по сделкам просрочкой более 60 дней в портфеле на дату) на рынке привели банкротство и технические дефолты крупных компаний («Трансаэро», СУ-155, «ЮТэйр» и др.). На 1 октября объем проблемных сделок составил около 12% портфеля.

Ухудшение качества лизингового портфеля привело к росту объема изъятой техники. Согласно данным компаний, за девять месяцев 2015 года объем изъятой техники составил около 53 млрд руб., что почти на 90% больше, чем за девять месяцев 2013 года. Около 90% изъятого, как правило, идет на вторичный рынок. Лизинговые компании сейчас основные усилия сосредотачивают не на работе с новой техникой, а на реализации изъятой, бывшей в употреблении техники и работе с дебиторской задолженностью», — отмечает Владимир Добровольский, заместитель генерального директора ГТЛК. Стоит отметить, что лизингодатели вынуждены избавляться от изъятого оборудования с дисконтом. Поэтому убытки по статье от реализации основных средств сегодня все чаще фигурируют в финансовых отчетах лизинговых компаний.

Сокращение объема новых договоров лизинга, подорожавшее фондирование и потери от проблемных сделок сказались на финансовом результате лизингодателей за последние два года. Так, рентабельность капитала компаний за девять месяцев 2015 года в среднем по рынку составила 6,2%, что почти в три раза меньше, чем за аналогичный период 2013 года. Рентабельность активов за январь—сентябрь составила меньше 1%.

В целях снижения давления на рентабельность бизнеса лизинговые компании вынуждены были проводить оптимизацию расходов. Как правило, компании урезали бюджеты на маркетинговые услуги, ИТ-обеспечение, стратегическое и оперативное управление. Большое внимание бы-

ло уделено оптимизации расходов на содержание сети структурных подразделений. Произведено сокращение региональных подразделений с невысокой эффективностью, а головные офисы переведены в помещения с меньшей арендной платой. Произошло значительное сокращение сотрудников: по оценке агентства, за последние два года численность занятых в лизинговой отрасли сократилась почти на 25% и составляет сейчас около 10,1 тыс. человек.

Помимо оптимизации расходов сегодня перед компаниями стоит задача поддержания уровня ликвидности, так как при сокращении объема лизинговых сделок и росте доли краткосрочных обязательств в пассивах лизингодателей (с 24% до 40% за период с 1 июля 2011 года по 1 июля 2015 года) особо остро стоит проблема «догоняющего» НДС. «Проблемы с ликвидностью в результате эффекта «догоняющего» НДС действительно имеют место», — отмечает Владимир Добровольский. — Сегодня важно если не наращивать лизинговый портфель, то хотя бы поддерживать его на стабильном уровне». Лизингодатели, портфель которых существенно сократился, не способные поддерживать его объем и качество, вынуждены рассчитывать на финансовую поддержку собственников. В случае отсутствия такой возможности может последовать банкротство лизинговой компании.

Согласно базовому прогнозу РАЕХ («Эксперт РА») на 2015 год, объем нового бизнеса составит около 510 млрд руб. (-25%). Этот прогноз предполагает, что ж/д сегмент сократится на 50% по отношению к 2014 году. В авиасегменте за счет господдержки в виде субсидирования лизинга российских самолетов и перезаключения договоров на самолеты «Трансаэро» прирост составит около 20% (без господдержки сжатие сегмента составило бы около 20%). Негативные тенденции сохраняются в крупнейшем сегменте — автолизинге, в результате его сокращения составят около 20%. Сжатие прочих сегментов рынка составит около 30%.

Динамика рынка лизинга в 2016 году во многом будет зависеть от масштабов антикризисных госпрограмм и их реализации в отношении лизинговых услуг.

Руслан Коршунов,
ведущий аналитик
по банковским рейтингам
РАЕХ («Эксперт РА»)

Испытание на прочность

— авиализинг —

Из-за падения спроса авиакомпании сокращают количество самолетов, да и оплачивать лизинг им становится все труднее. Это создает проблемы для лизинговых компаний, а уход с рынка «Трансаэро» — второго по величине российского авиаперевозчика — только ухудшил положение. Лизинговые компании несут убытки.

Начиналось все прекрасно. Реагируя на спрос, авиакомпании наращивали свои производственные мощности. В 2010–2014 годах они получили более 570 воздушных судов, из которых около 50 были российскими производства. Одновременно шло качественное обновление парка: средний возраст получаемого флота сократился вдвое, соответственно, увеличились и лизинговые платежи за более новые и дорогие самолеты.

Конечно, можно было ожидать, что рост рынка не будет безграничным. Однако из крупных авиакомпаний осторожно вела себя только S7 Airlines, которая с большим трудом пережила предыдущий кризис и сосредоточилась исключительно на своей доходности, а не на росте доли рынка. Остальные компании более или менее агрессивно сражались за долю рынка, надеясь в будущем добиться доходности и покрыть текущие убытки. Как показала практика, это удалось не всем: авиакомпания «ЮТэйр» была вынуждена сократиться примерно вдвое, а «Трансаэро» и вовсе ушла с рынка.

Но в этот период многие иностранные лизинговые компании охотно предоставляли свои самолеты российским перевозчикам. А российские лизингодатели (как правило, дочерние структуры крупнейших государственных банков) предпочитали авиакомпаниям крупнейшей «четверки», надежность которых не вызывала сомнений. Большинство подобных сделок проводилось по схеме возвратного лизинга: авиакомпания сама подыскивала подходящий самолет и предлагала лизинговую компанию приобрести его (либо продавала имеющийся у нее в собственности самолет лизинговой компании), после чего брала его в лизинг. Подобная сделка удобна для обеих сторон. Авиакомпания, выбирая лизингодателя на конкурсе, получает минимальную лизинговую ставку (для этого как раз был важен доступ к дешевым иностранным кредитным ресурсам, который раньше имели российские госбанки), а лизинговая компания вкладывала свой капитал в надежный актив — самолет, который вдобавок приносил хорошие проценты в виде лизинговых платежей. Схема прекрасна, но до тех пор, пока авиакомпания способна платить, а самолет сохраняет ликвидность. В противном случае получается ситуация, аналогичная американскому финансовому кризису на рынке недвижимости в 2008 году, когда дорогие, казалось бы, дома оказались неликвидными, а арендаторы перестали платить.

c27

От сложных задач к простым решениям

ВТБ ЛИЗИНГ

+7 (495) 514-16-51, www.vtb-leasing.ru

АО ВТБ Лизинг