

ЛИЗИНГ

Экспресс-потенциал лизингового рынка

Экспресс-обслуживание на рынке лизинга — это упрощенный пакет документов и минимальный срок рассмотрения заявки. Андрей Писаренко, генеральный директор «Элемент Лизинга», напоминает, что в зависимости от компании пакет документов может включать в себя от 3 до 6 наименований, а время рассмотрения заявки — колебаться от 15 минут до одного рабочего дня. Лимит финансирования, по оценкам экспертов, составляет 10–12 млн руб. на одного заемщика.

— упрощенная процедура —

Отдельные игроки рынка устанавливают на свои экспресс-продукты и более высокие лимиты. Как рассказал генеральный директор «Газпромбанк Лизинга» Максим Агаджанов, в компании с 2013 года успешно работает программа «Стандарт», по которой лизингополучатель может рассчитывать на финансирование до 300 млн руб. сроком на пять лет. При этом авансовый платеж составляет всего 10% от стоимости имущества.

Таким образом, клиент проходит минимальную оценку финансового состояния. Такая упрощенная процедура грозит лизингодателю повышенными рисками, поэтому компании стараются их компенсировать, увеличивая ставку и размер первоначального взноса.

Как говорит Иван Спицкий, заместитель директора по корпоративным продажам и продажам малотоннажных автомобилей «Панавто» (официальный дилер «Мерседес-Бенц»), ставка удорожания по экспресс-продуктам выше на 1–3%, а размер первоначальных вложений (аванса) составляет более 30%. «Кроме того, на сделки по этим программам могут налагаться дополнительные обременения в качестве обеспечения, к примеру, личное поручительство собственника бизнеса», — добавляет эксперт.

Поскольку лизингодатель берет на себя риск за предмет лизинга, он старается предоставить в экспресс-формате высоколиквидное оборудование — в большинстве случаев недорогие легковые автомобили (до 5 млн руб.). «Данный вид имущества имеет развитый вторичный рынок, и в случае изъятия его довольно просто реализовать с минимальными потерями. График лизинговых платежей обычно формируется так, чтобы в любой момент рыночная стоимость предмета превышала остаток финансирования», — поясняет Дмитрий Зотов, генеральный директор «Трансфин-М».

Однако у лизингодателя по-прежнему остается возможность снизить конечную стоимость продукта для клиента. По словам Дмитрия Зотова, лизинговые компании зачастую могут получать большие скидки от поставщиков. Кроме того, действует программа субсидирования аванса для лизинга автотранспорта российского производства, что также делает приобретение техники экспресс-способом более доступным.

Формат экспресс-лизинга приводит к тому, что он наиболее востребован клиентами из среднего и малого бизнеса. «Позтому каждая лизинговая компания, которая активно работает с этой категорией клиентов, разрабатывает собственный экспресс-продукт», — говорит Галина Майер, управляющий директор «Райффайзен-Лизинга». Как отмечает господин Зотов, барьер входа на рынок розничного лизинга ниже, чем в сегмент корпоративных сделок, поэтому компаний, предлагающих экспресс-продукты, в разы больше. «В этом году конкурентная ситуация могла измениться только в части сокращения или даже полной остановки деятельности не-

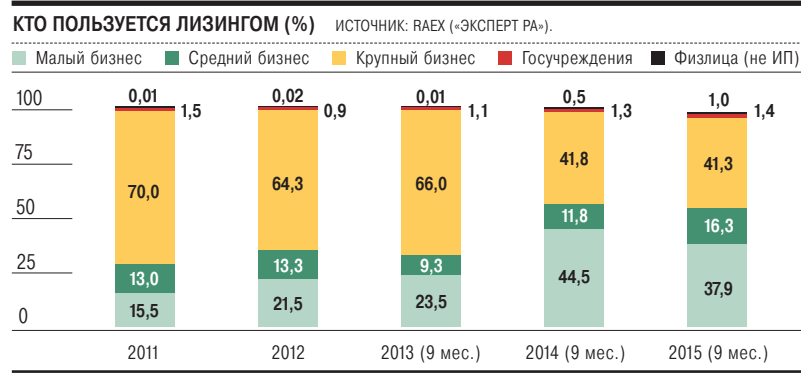


Популярность экспресс-продуктов стремительно растет

больших независимых компаний и компаний при частных банках», — отмечает эксперт.

Несмотря на кризис, сегмент рынка экспресс-лизинга будет активно развиваться и расти в объемах, убеждена Ольга Кириллова, директор управления организации продаж Сбербанка. Большую часть рынка займут те лизинговые компании, которые смогут создать разветвленную сеть розничных продаж, считает эксперт. «По первым результатам расширения географии продаж компании «Сбербанк Лизинг» в сети Сбербанка мы видим возрастающий спрос на лизинг со стороны корпоративных клиентов банка», — говорит госпожа Кириллова. Объем экспресс-лизинговых продаж в «Сбербанк Лизинг» по итогам первых 9 месяцев 2015 года превалирует аналогичный показатель прошлого года на 50%. Рост отмечают и в «Экспресс Лизинг»: по данным Андрея Писаренко, если по итогам 9 месяцев 2014 года доля экспресс-продуктов в портфеле компании составляла 9,8%, то за этот же период 2015 года она достигла 15%.

Рост спроса эксперт объясняет тем, что возможность приобрести технику для своего бизнеса гораздо быстрее, чем с помощью стандартного продукта, имеет большое значение для предпринимателей — особенно в кризис, когда, например, простой во время замены автопарка недопустим. Кроме того,



Нас ждет непростой год

— прогноз —

Лизинг традиционно играет значимую роль в реальном производственном секторе экономики: развитие и объемы рынка напрямую зависят от уровня деловой активности в основных отраслях, являющихся потребителями лизинговых продуктов: транспортной, добывающей, строительной. Соответственно, сокращение объемов производства, перевозок вызывает и сокращение спроса на лизинг. Поэтому в 2015 году на фоне снижения ВВП на 3,9%, инвестиция в основной капитал на 10% и роста стоимости заемных ресурсов произошло и сокращение объема рынка лизинга. По нашим оценкам, снижение объема новых сделок по стоимости имущества, переданного в лизинг, в этом году может составить до 30% по отношению к прошлому году.

Ситуация в 2016 году будет складываться в зависимости от степени оживления экономики. Пока прогнозы Минэкономки по росту ВВП находятся на уровне 0,7%, при этом по инвестициям в основной капитал ожидается снижение на 1,6%. На основании этих данных можно сделать вывод, что в 2016 году не стоит ждать полного восстановления рынка лизинга. Наиболее вероятным сценарием будет сохранение объема сделок на уровне 2015 года, при благоприятном развитии возможен небольшой прирост.

Поддержат рынок лизинга могут как крупные государственные инфраструктурные проекты — например, подготовка к ЧМ по футболу, так и частные. При этом вероятно, что многие рос-

сийские крупнейшие компании, которые раньше не пользовались или неохотно пользовались лизингом, обратятся к данному инструменту, так как предпочтут сохранять текущую ликвидность в связи с повышенным риском локальных неплатежей контрагентам.

Из отдельных отраслей, которые могли бы стать локомотивами роста рынка лизинга, можно отметить авиацию. В связи с ожидаемым изъятием воздушных судов у АК «Трансаэро» вероятно повторная сдача части парка в финансовый или операционный лизинг и соответственно автоматическое включение сделок с данными объектами в объем нового бизнеса. Безусловно, данный бизнес нельзя в полной мере назвать новым, но для российских лизинговых компаний этот кейс позволит развить профильные компетенции в сегменте и, возможно, даже выйти на мировой рынок лизинга авиации. Поддержку сегменту окажет и госпрограмма по лизингу самолетов Sukhoi Superjet 100, реализуемая ГТЛК.

Объем нового бизнеса в железнодорожном сегменте останется на уровне 2015 года. Вероятно, что его доля в структуре новых сделок не превысит 20%. Несмотря на то что с августа текущего года наблюдается тенденция роста ставок доходности грузовых вагонов, на рынок все еще влияет объем незадействованного парка. Значительное сокращение парка в результате списания старых вагонов мы ожидаем ближе к концу 2016 года, с этого момента прогнозируется и восстановление рынка лизинга для железнодорожной отрасли.

Сегмент лизинга автотранспорта, который в 2013–2014 годах был основным фактором роста

и сохранения объемов всего рынка лизинга, в 2015 году продемонстрировал незначительное снижение. Поддержку автотранспорта оказала госпрограмма субсидирования аванса при покупке транспорта отечественного производства. При этом в данном сегменте происходит перераспределение объемов новых сделок в пользу крупного бизнеса, так как небольшим предприятиям проще перестроиться и отложить инвестиции на период кризиса. Вероятно, это вынудит розничные лизинговые компании более активно заходить в пока недостаточно изученные сегменты: лизинг предметов, бывших в употреблении, возвратный лизинг, краткосрочные программы аренды и др., которые смогут позволить сохранить объемы бизнеса. В 2016 году данная тенденция продолжится. Фактором сохранения объема сегмента будет продление программы господдержки на будущий год.

Вероятно, что продолжится тенденция по приобретению компаний и лизинговых портфелей. При этом прогнозировать, будет ли спрос превышать предложение на данном рынке или наоборот, однозначно нельзя.

Резюмируя данные факторы, оценки и прогнозы, можно предположить, что рынок лизинга ждет еще один непростой год и основное внимание, как и в текущем году, будет уделяться оптимизации и урегулированию ситуации с проблемными активами. Однако фокус на новом бизнесе будет все же больше, чем в 2015 году.

Дмитрий Зотов, генеральный директор лизинговой компании «Трансфин-М»

Стимул для импортозамещения

— в поисках —

Резкий рост курсов валют заставил российских компаний искать альтернативу подорожавшей импортной технике. Программа госсубсидий от Минпромторга в этих условиях оказалась эффективным инструментом, стимулирующим импортозамещение для тех, кто предпочитает оформлять технику в лизинг. И если сейчас государство компенсирует часть уплаченных процентов за предмет лизинга, собраный на территории РФ, то в будущем участники рынка ждут, что госпрограмма будет расширена и охватит субсидирование первоначального взноса. Это, в свою очередь, должно стимулировать развитие отечественной промышленности и импортозамещения.

Основная цель импортозамещения, о котором говорят с момента введения санкций, — не только восстановить российскую промышленность, но и переориентировать ее с сырьевой экономики на индустриальную. В этом плане лизинг, позволяющий компаниям приобретать необходимый парк техники, можно считать важным инструментом развития импортозамещения. По словам Александра Лысенко, начальника отдела маркетинга ООО «Сибирская лизинговая компания», лизинг является мощнейшим рычагом управления в руках правительства РФ, так как субсидирование лизинговых сделок по приобретению отечественной техники стимулирует лизингополучателя ориентироваться на отечественный продукт.

С точки зрения лизинговой компании помощь в реализации импортозамещения должна выражаться как в предоставлении финансирования для переоборудования производства, выпускающего импортозамещающую продукцию, так и в поддержке сбыта такой продукции, — говорит Дмитрий Зотов, генеральный директор «Трансфин-М». «К сожалению, целевых госпрограмм, дающих возможность помочь лизингополучателю, пока немного», — констатирует эксперт.

Существующие программы, реализуемые Минпромторгом, направлены на поддержку определенных отраслей — на сельское хозяйство, транспорт, тяжелое, энергетическое, нефтегазовое машиностроение, машиностроение для пищевой и перерабатывающей промышленности, машиностроение дорожно-строительной и коммунальной техники, медицинскую, легкую, лесную и др. Представителям этих отраслей государство предлагает субсидию по уплаченным процентам при условии, что предмет лизинга был собран на территории РФ. «Однако в соответствии с данной программой собственником имущества должен выступать именно конечный получатель», — подчеркивает господин Зотов. При заключении лизингового договора имущество должно находиться в собственности лизинговой компании, то есть лизингодатель не может обратиться в банк и получить субсидию для своего клиента.

Среди отраслей, которым государство в этом году уделяет особое внимание, — авиация: в 2015 году правительство направило значительные средства на лизинг самолетов Sukhoi Superjet, напоминает Дмитрий Зотов. Принятая программа субсидирования авиализинга действовала с 2009 года. Она предусматривала возмещение из госбюджета лизинговыми компаниями части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских банках и Внешэкономбанке. Программа позволяла авиакомпаниям и лизингодателям экономить около 20% от месячного лизингового платежа.

Однако она распространялась только на финансовый лизинг (долгосрочные контракты, по истечении которых самолет переходит в собственность лизингополучателя). С марта 2015 года льготы распространяются и на операционный лизинг отечественных самолетов. Максимальный размер субсидии привязан к ключевой ставке Центробанка (для кредитов, полученных после 1 января 2015 года), ежеквартальный размер субсидии составит не более 0,9 от 14% годовых.

Однако одной из самых популярных лизинговых программ по импортозамещению является программа субсидирования авансовых платежей при покупке автотранспорта, инициированная Минпромторгом России, отмечает Ольга Кириллова, директор управления организации продаж АО «Сбербанк Лизинг». Программа, направленная на стимулирование отечественного автотранспорта, была запущена Минпромторгом с 15 мая 2015 года. Она предусматривает субсидирование ча-

сти авансового платежа по договорам лизинга автомобильной техники всех категорий с юридическими, физическими лицами и индивидуальными предпринимателями. При этом выпадающие доходы лизингодателей в размере 10% от цены автотранспортных средств будут возмещаться за счет федерального бюджета (не более 500 тыс. руб. на один предмет лизинга и 5 млн руб. на одного лизингополучателя).

По данным Минпромторга, общий объем финансирования субсидирования лизинга и кредита на продукцию российского автопрома в 2015 году должен составить 4 млрд руб. Участником программы может стать любая российская лизинговая компания, которая заключила в 2014 году не менее 100 договоров лизинга автотранспортных средств. По данным «Контрол лизинг», участниками программы сейчас являются 50 лизинговых компаний. По плану ведомства, эти меры позволят в 2015 году реализовать до 16 тыс. автомобилей (включая легковые, грузовые и автобусы). Для лизингополучателя льготный лизинг предусматривает аванс не менее 10%, договор должен быть заключен на срок не менее одного года.

По данным «Сбербанк Лизинг», благодаря программе Минпромторга реализуется более 80% лизинговых сделок на новые автомобили отечественного производства. «Прямое стимулирование спроса на автомобили российской сборки в размере 10% от стоимости — самая эффективная за всю историю лизинга мера господдержки, которая поддержала именно российский автопром», — говорит генеральный директор автотранспортной компании «Контрол лизинг» Дмитрий Тимофеев.

По данным Минпромторга от 23 октября 2015 года, по программе льготного лизинга, запущенной 15 мая текущего года, в лизинг было передано 28 тыс. автомобилей, из них 1200 — физическим лицам. «Спрос на программу есть, и он однозначно будет и дальше, поскольку к очевидным выгодам лизинга как способа приобретения транспортных средств добавляется прямая выгода (скидка) в немалом размере — 10% от стоимости автомобиля», — убежден господин Тимофеев.

Он отмечает, что сейчас госпрограмма распространяется только на лизинг коммерческого транспорта (коммерческие автомобили, автобусы и грузовики), хотя до начала октября программа действовала и на легковой транспорт. И хотя решения о поддержке автопрома в целом и автотранспорта в частности в 2016 году еще не приняты, эксперт надеется, что государство не только продолжит существовавшую программу, но и вернет ее в сегмент легковых автомобилей, в том числе для физических лиц. Для них лизинг может стать новой выгодной альтернативой автокредиту, хорошо зарекомендовавшей себя в кризис: покупка автомобиля остается доступной, несмотря на растущие цены на автомобили, аванс от 0% и низкие ежемесячные платежи.

В целом, по мнению Александра Лысенко, начальника отдела маркетинга ООО «Сибирская лизинговая компания», запущенная программа Минпромторга по субсидированию лизинговых и кредитных сделок по приобретению новой отечественной техники работает успешно и даже перевыполняет план. По его словам, кризис даже подстегнул процесс импортозамещения, так как, приобретая отечественную технику, российский предприниматель не берет на себя бремя валютных рисков. «Основная проблема программы импортозамещения в низком номинальном предложении или в отсутствии альтернативы зарубежным аналогам», — констатирует эксперт.

Спрос на государственную поддержку, тем более в кризис, увеличивается — по данным участников рынка, количество субсидированных лизинговых сделок с отечественной техникой растет. «Реализуя подобные программы, правительство действует в рамках принятой стратегии импортозамещения. При этом сейчас приобретать в лизинг продукцию отечественных производителей более выгодно не только в силу ее меньшей себестоимости, но и с целью минимизации рисков, связанных со сроками поставки и дальнейшим сервисным обслуживанием», — говорит генеральный директор компании «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов.

Со своей стороны государство планирует расширить госпрограмму, нацеленные на импортозамещение. Как напоминает Дмитрий Зотов, в настоящий момент Фонд развития промышленности и Минпромторг обсуждают программу поддержки оборудования отечественного производства, в частности субсидирования первоначального взноса.

Мария Карнаух