



КОНСТАНТИН КУРКИН,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE «ЛИЗИНГ»

ВЕРШИНА АЙСБЕРГА

Российская лизинговая отрасль производит впечатление тихой гавани, которая вполне комфортно себя чувствует при низких темпах экономического роста. По итогам девяти месяцев этого года доля объема нового бизнеса в ВВП достигла максимального значения за все время, а емкость рынка почти сравнялась с этим показателем за весь прошлый год. Впрочем, первое впечатление выглядит обманчивым: если оставить за скобками крупнейшие госкомпании, то прирост совокупного лизингового портфеля составил бы всего 5%, подсчитали в агентстве «Эксперт РА». А если вдобавок к этому учесть тот факт, что банки все чаще начинают передавать свои токсичные активы на баланс лизинговых компаний, то речь и вовсе идет о стагнации, констатируют в рейтинговом агентстве. Не слишком радужно оценивает положение дел и агентство Fitch, присвоившее операционной среде на рынке лизинга рейтинг ВВ-.

У государства есть на это универсальный ответ, состоящий в том, что все беды отрасли вызваны отсутствием регулирования. Из недавнего законопроект Минфина складывается впечатление, что из-за своей непрозрачности рынок лизинга является для чиновников чем-то вроде черного ящика, внутри которого происходят скрытые от посторонних глаз процессы.

В том, что регулятору под силу очистить рынок от большого числа сомнительных игроков, сомневаться не приходится. Однако как показывает опыт банковской отрасли, образовавшиеся лакуны тут же заполняются государственными и квазигосударственными структурами. В лизинговом секторе, правда, государство и без всякой реформы играет первую скрипку и продолжает увеличивать свою долю на рынке. При этом назвать эффективными связанных с ним игроков довольно сложно. По подсчетам Минфина, в 2017 году убытки лизинговых компаний по МСФО составили 76 млрд рублей — и основной вклад в этот результат внесли как раз компании с госкапиталом.

Выходит, что диагноз рынку государство поставило и с мерами лечения вроде бы определилось. Теперь интересно было бы понять, собирается ли оно минимизировать побочный эффект от своих действий в виде возможного огосударствления отрасли и видит ли в этом проблему.

ДВИЖЕНИЕ ПО НАКАТАННОЙ

РЫНОК ЛИЗИНГА ПОКАЗАЛ РЕКОРДНЫЙ РОСТ БЛАГОДАРЯ НЕДОСТАТОЧНОЙ НАСЫЩЕННОСТИ, ОТЛОЖЕННОМУ СПРОСУ И СНИЖЕНИЮ КЛЮЧЕВОЙ СТАВКИ. ОДНИМ ИЗ ОСНОВНЫХ ДРАЙВЕРОВ ОТРАСЛИ ОСТАЕТСЯ ЛИЗИНГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ, ПОДДЕРЖКУ КОТОРОМУ ОКАЗЫВАЮТ ГОСПРОГРАММЫ.

ВЕРОНИКА МАСЛОВА

Объем нового лизингового бизнеса за январь — сентябрь 2018 года практически сравнялся с объемом рынка по итогам всего 2017 года и составил 1,01 трлн рублей, по сравнению с девятью месяцами прошлого года рынок вырос на 42%. Такие данные содержатся в исследовании, проведенном рейтинговым агентством «Эксперт РА» совместно с Объединенной лизинговой ассоциацией на основании анкет, заполненных компаниями-игроками. Рынок растет темпами, опережающими прогнозы. По всем оценкам годичной давности, в 2018 году ожидался рост на уровне 15–20%, а фактически он уже превышает 40%, сохраняя темпы, заданные в предыдущие два года, отмечает эксперт-аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев.

Сумма новых лизинговых договоров за январь — сентябрь 2018 года составила, по предварительным данным исследования, 1,65 трлн рублей против 1,14 трлн рублей годом ранее. Объем лизингового портфеля на 1 октября достиг 4,1 трлн рублей, увеличившись на 19% с начала текущего года. На Санкт-Петербург и весь СЗФО приходится чуть менее 10% лизингового рынка РФ, оценивает коммерческий директор компании «Интерлизинг» Сергей Жарков. «Самые популярные для рынка лизинга Петербурга сегменты — это автотранспорт, строительная техника и производственное оборудование. Потребность в производственном оборудовании, в частности металлообрабатывающем, является особенностью нашего региона — из-за высокой концентрации промышленных предприятий, судостроительных заводов в городе и области», — отмечает господин Жарков.

Доля Санкт-Петербурга традиционно вторая по величине после Москвы, добавляет операционный директор «ГКР-лизинг» Павел Бурдейный. При этом, по его оценке, петербургский рынок в три-четыре раза меньше московского. Впрочем, при выборе лизингодателя клиенты часто не ограничиваются только своим регионом, в основном они сравнивают процентные ставки и условия. «Сейчас лизинг стал привычным финансовым инструментом, к которому обращаются в первую очередь. Развиваются новые направления, появляются новые предметы лизинга, которые ранее опасались финансировать: набирает обороты лизинг бывшей в употреблении техники и низколиквидного оборудования», — говорит господин Бурдейный.

ОЧНАЯ СТАВКА Причин рекордного роста несколько. Прежде всего это недостаточное насыщение, считает господин Калачев. Взятый после спада 2014–2015 годов динамичный старт будет проявлять инерцию еще как минимум год-два, а с началом реализации масштабных планов по модернизации инфраструктуры страны в



ОТМЕНА НДС НА МЕДИЦИНСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ИЗМЕНЕНИЕ ПРИНЦИПОВ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ПРИВЕДУТ К БУРНОМУ РОСТУ ЧИСЛА СДЕЛОК В ЭТОМ СЕГМЕНТЕ

рамках майского указа президента рост рынка лизинга может получить новый импульс на 2021–2024 годы, отмечает эксперт.

Во-вторых, отложенный в период спада спрос на обновление парков транспортных средств и промышленного оборудования и в целом огромная нужда в модернизации производственных объектов при дефиците инвестиционных возможностей российских предприятий способствуют расширению ассортимента объектов лизинга и росту его объемов.

Важным фактором роста также стало снижение ключевой ставки ЦБ на фоне сдержанной инфляции. Это привело к снижению ставок по лизингу до уровней, доступных большому кругу лизингополучателей. А на ставках лизинга так или иначе сказываются ставки по кредитам, которые привлекают участников рынка, обращает внимание аналитик компании «Открытие Брокер» Тимур Нигматуллин. В топ-3 наиболее динамичных сегментов лизинга он включает железнодорожную технику, грузовой автотранспорт и авиатранспорт (с долями примерно по 20%).

ТРАНСПОРТНЫЕ РЕЛЬСЫ Сегмент транспорта, объединяющий в себе авиа,

грузовой, легкой и железнодорожной, является основным драйвером роста лизингового рынка, и быстрее всего в последние два года росла доля именно железнодорожного транспорта, отмечает Сергей Жарков. Большое влияние здесь оказала стимулирующая роль государства — льготы и субсидии перевозчикам на обновление парка одновременно с запретом на использование старых вагонов с истекшим сроком эксплуатации. В других сегментах влияние субсидий также велико: государственная поддержка оказывается для приобретения в лизинг российской авиационной техники, кораблей, нового промышленного оборудования.

Перевозчики приступили к обновлению вагонного парка и к началу 2017 года списали большое количество старых вагонов, сняв давление избытка вагонов на рынке грузовых перевозок. «Тарифы на перевозки выросли, что вызвало дополнительный интерес перевозчиков к лизингу новых вагонов и придало импульс для роста сегмента операционного лизинга. Это также стало одним из факторов роста, ведь лизинг железнодорожной техники — это около 20% рынка», — говорит Алексей Калачев. → 17