

хода лизинговых компаний на отчетность по МСФО.

Регулирование поведения субъектов лизинговой деятельности планируется отнестись, по большей части, на уровень СРО, говорится в документе. Предполагается, что в долгосрочной перспективе принятие законопроекта должно снизить стоимость лизинга для нефинансового сектора, а также обеспечить приемлемое кредитное качество лизингового портфеля и эффективное управление рисками через стандарты СРО.

«От регулирования госкомпаний и получателей субсидий должен выиграть налогоплательщик. Отчетности, конечно, будет больше. Но при прочих равных из частных компаний выигрывает тот, кто будет создавать востребованные рынком продукты, отладит внутренние процессы, найдет наиболее эффективных сотрудников, будет стремиться к стоимости фондирования, близкой к конкурентам из госсектора, и, наконец, сделает так, чтобы фондирование и перепродажа денег не были главным направлением деятельности», — считает генеральный директор АО «ЛК „Европлан“» Александр Михайлов.

Расходы на соблюдение регуляторных требований, по его словам, вырастут. «Будем надеяться на приоритет содержания над формой, чтобы не получилось как с банками: при большом объеме формальной отчетности пропустили крупные дыры. Вероятно, из-за требований быстрого построения масштабной отчетности может замедлиться рост нового бизнеса», — комментирует господин Михайлов.

Эксперт-аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев полагает, что по мере реформирования рынка лизинга концентрация бизнеса будет только возрастать, несмотря на то, что до насыщения рынка еще далеко.

«Контроль ЦБ над рынком, требования к капиталу, отчетности и прозрачности лизинговых компаний вытеснят с рынка

более слабых и мелких игроков. Новым игрокам будет трудно вписаться в растущие требования, как это происходит в банковской и страховой сфере, также регулируемых Банком России в качестве мегарегулятора», — поясняет господин Калачев. — Поскольку динамика рынка во многом определяется степенью поддержки государством отраслей экономики, в том числе за счет целевого субсидирования лизинговых программ, появление категории специальных ССЛД также будет способствовать большей концентрации рынка в руках компаний подконтрольных государству.

Вторым этапом лизинговой реформы станет внесение изменений в Гражданский кодекс в части уточнения понятия «лизинг», урегулирование дефолтных сделок и работа над внедрением нового федерального стандарта бухгалтерского учета. Кроме того, рынок ждет поправки в Налоговый кодекс.

Господин Киркоров уверен, что любые планируемые изменения в части регулирования неизбежно повлекут движения на лизинговом рынке — как с точки зрения причисления компании к регулируемым или нерегулируемым, так и с точки зрения влияния на объемы сделок. «Основным вызовом для лизингового рынка является намерение изменить природу лизинговых отношений и вынести лизинг из арендных взаимоотношений, приблизив его к кредитным. Такие действия могут спровоцировать существенные изменения: рынок будет отброшен лет на двадцать назад, и придется заново формировать всю судебную практику и рынок в целом. Это приведет к снижению инвестиций в обновление производственных фондов и к дестабилизации рынка. Крайне важно сохранить гармоничное развитие лизинга в контексте арендных отношений, так же, как это реализовано в странах Евразийского союза и в других государствах», — резюмирует господин Киркоров. ■

15 → Рынок на подъеме благодаря высоким ценам на товары, которые традиционно перевозятся по железной дороге: уголь, металлы, минеральные удобрения, зерно, обращает внимание генеральный директор компании «ВТБ Лизинг» Дмитрий Ивантер. Это стимулирует увеличение объемов производства и транспортировки таких товаров, а как следствие — и рост спроса на новые вагоны. «В ближайший год мы ожидаем стабильный рост в этом сегменте лизинга, потому что производители понимают необходимые объемы производства и практически полностью законтрактованы на год вперед», — добавляет он.

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДПИТКА** В других сегментах влияние субсидий также велико: государственная поддержка оказывается для приобретения в лизинг российской авиационной техники, кораблей, нового промышленного оборудования. Большое значение для рынка имеет программа поддержки автопроизводителей, включающая субсидирование льготного автолизинга (на сегмент автотранспорта приходится около трети рынка). Сегодня большой интерес к программе есть со стороны розничного потребителя — ИП, малого и среднего бизнеса. «Некоторые лизинговые компании в сотрудничестве с автопроизводителями готовы продолжать работать в этом направлении на более мягких условиях даже при сокращении государственной поддержки», — говорит господин Калачев. Именно сегмент лизинга транспортных средств и лизинг коммерческих автомобилей остаются в лидерах роста по количественным показателям нового бизнеса.

Малый бизнес активизировался несколько лет назад. Но в 2018 году динамика развития этого сегмента несколько снизилась: если в прошлом году темпы роста были на уровне 52%, то в 2018 году рост составит около 20%, отмечает

господин Жарков. Однако сегмент остается перспективным. В Петербурге сейчас именно небольшие предприятия являются драйверами рынка лизинга, отмечает эксперт. Росту популярности лизинга способствуют как раз государственные программы субсидирования приобретения техники. Сам «Интерлизинг» в последние два года реализует стратегию перехода в розничный сегмент с профилированием на легковом, грузовом транспорте, строительной спецтехнике и производственном оборудовании, рассказывает господин Жарков.

Значительную положительную динамику в текущем году также покажет медоборудование, продолжает он. «Зеленый свет» развитию этого сегмента лизинга был дан после изменения механизма налогообложения лизинговых операций, отмене НДС на этот вид оборудования. По итогам года темпы роста сохранятся, четвертый квартал для отрасли традиционно самый активный. В 2019 году рынок также покажет положительную динамику. «В Европе доля лизинга в инвестициях в основные фонды составляет 16–18%, в России же 9%, если ориентироваться на этот показатель, то потенциал роста еще достаточно большой», — добавляет господин Жарков.

Господин Ивантер в числе наиболее перспективных отраслей называет пассажирские перевозки. Государство предъявляет частным компаниям все более высокие требования к качеству оказываемых транспортных услуг. Активное обновление парков происходит уже сейчас и стимулирует спрос на лизинг такой техники.

«При благоприятных условиях мы сможем увидеть дальнейшее расширение этого круга и рост объемов лизингового бизнеса по мере дальнейшего снижения ставок. Но справедлива и обратная зависимость: при росте ставок динамика будет замедляться», — заключает господин Калачев. ■

# АВТОЛИЗИНГ УПРОЩАЕТСЯ

## РАСТУЩИЙ РЫНОК ЛИЗИНГА ЛЕГКОВЫХ И ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, НЕСМОТРЯ НА ПРЕОБЛАДАНИЕ НА НЕМ РОЗНИЧНЫХ СДЕЛОК, ПРИВЛЕКАЕТ СВОИМИ ОБЪЕМАМИ САМЫХ КРУПНЫХ ИГРОКОВ.

МАРИНА КОНСТАНТИНОВА («Ъ-ЛИЗИНГ», № 83 ОТ 17.05.2018)

После многолетнего спада продаж российский авторынок начал восстанавливаться на фоне общего оздоровления экономики. В 2017 году общий объем реализации легковых и легких коммерческих автомобилей (LCV) вырос на 11,9% и составил 1,6 млн единиц, а продажи грузовиков массой более 3,5 тонны увеличились на 50,8%, отмечается в исследовании рынка британской Ernst & Young (EY). Основными драйверами роста стали отложенный спрос (он рос даже на фоне индексации цен) и подъем потребительской активности, отмечают аналитики EY.

Представители бизнеса адаптировались к экономической ситуации, многие перестроили бизнес-модели и готовы развиваться. «Компании не боятся выходить на финансовый рынок, активно используют существующие инструменты, прежде

всего лизинг: в 2017 году на условиях финансовой аренды было приобретено более 72% грузового транспорта и около 9% легковых автомобилей», — рассказывает генеральный директор компании «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов. По его словам, автолизинг является одним из самых емких сегментов рынка лизинга: по итогам прошлого года он вырос на 47%, до 382 млрд рублей в денежном выражении, и его доля составила около 35% лизингового рынка.

Около трети этого объема пришлось на сделки с использованием государственного субсидирования. Правительство с 2015 года компенсирует лизинговым компаниям выпадающие доходы от предоставления скидок на авансовый платеж — 10% стоимости автомобиля. Программа ежегодная, однако стимулирующие меры

применяются к разным сегментам. До недавнего времени государство поощряло продажи отечественных и локализованных легковых автомобилей, а в 2017 году акцент был сделан на грузовики: государство выделило новые адресные субсидии покупателям магистральных седельных тягачей (программа «Российский тягач»), техники для сельхозпроизводителей (программа «Российский фермер»), а также компаниям категории малого и среднего предпринимательства (программа «Свое дело»). Размер авансовой скидки по этим программам увеличен до 12,5% от стоимости автотранспортного средства.

Результатом реализации этих трех программ адресной поддержки стало изменение структуры автолизинга в пользу грузовой автотехники, следует из данных рейтингового агентства RAEX: сегмент

грузовых автомобилей по доле рынка лизинга в 2017 году обошел легковые — 20% против 15%, в то время как годом ранее показатели были практически равны — 17,6 и 17,5% соответственно.

«По итогам прошлого года объем рынка лизинга грузового автотранспорта вырос на 57%, а сделки в сегменте LCV — на 47%», — говорит господин Агаджанов. «Важной тенденцией является рост активности предприятий малого и среднего бизнеса. По итогам прошлого года на их долю приходилось более 80% сделок в сегменте автолизинга. А годом ранее этот показатель составлял только 60%. Для сравнения: доля крупных предприятий в новом бизнесе за январь — сентябрь 2017-го составила около 45% против 38% за аналогичный период прошлого года», — продолжает он. → 21