



Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Лизинг

Пятница 22 апреля 2016 №70 (5820 с момента возобновления издания)

18 Господдержка: стали известны приоритетные отрасли на 2016 год

18 Лизинговая отрасль как первый индикатор состояния экономики: быстро сокращается в кризис, а затем при восстановлении резко наращивает обороты

В 2015 году сегмент МСБ превысил половину лизингового рынка, но в абсолютном выражении «розница» упала на 13%. Дальнейшее сжатие автолизинга и строительной техники в 2016 году приведут к падению нового бизнеса с МСБ на 10%.

Малому не легче

— рейтинг —

Объем нового лизингового бизнеса с МСБ за 2015 год составил около 281 млрд руб., сократившись на 13%. Сокращение нового бизнеса было характерно для всех «розничных» сегментов, при этом наибольшее давление на лизинговые сделки с МСБ оказало сжатие автолизинга (–18% вследствие падения автопродаж в прошлом году на фоне снижения покупательской активности населения и роста стоимости автомобилей. Однако в лизинговом сегменте сделки с МСБ оказались более устойчивыми, чем на смежных рынках. Так, объем выдачи кредитов МСБ в 2015 году снизился на 28% вследствие снижения активности крупных банков из-за роста просрочки в портфеле МСБ с 8% за 2014 год до 14%. Совокупный факторинг оборот в сегменте малого и среднего бизнеса, по оценкам RAEX («Эксперт РА»), также сократился (–34%) по сравнению с 2014 годом: факторы в значительной мере были сконцентрированы на сборе задолженности с проблемных клиентов.

Несмотря на сжатие лизингового сегмента МСБ, в объеме нового бизнеса его доля выросла до 52% (против 47% годом ранее). Позитивно на долю МСБ повлияло повышение в два раза порога выручки для отнесения предприятий к малому и среднему бизнесу в 2015 году. Кроме того, экспансия госкомпаний в сегменте МСБ также поддержала сегмент небольших сделок. Средняя доля розничных сегментов в портфеле трех крупнейших лизинговых госкомпаний в 2015 году составила около 33% против 24% годом ранее.

На 1 января на платежи к получению от представителей малого и среднего бизнеса приходится 26% лизингового портфеля (25% в 2014 году). Крупнейшими сегментами в портфеле МСБ по-прежнему остаются автосегмент (31% — легкой, 22% — грузовой). Доля морских и речных судов составила 8%, а на строительную и ж/д технику пришлось по 7%.

Количество лизинговых сделок в 2015 году, по данным анкетирования, составило не менее 130 тыс. (–18% к 2014 году). Средняя сумма сделки на рынке за прошедший год составила 6,7 млн руб., но без учета крупных авиасделок средний чек сделки по-прежнему не превышает 6 млн руб., как и в 2014 году.

Топ-20 лизинговых компаний по количеству заключенных сделок в 2015 году			
№	Наименование ЛК	Количество новых заключенных договоров за 2015 год (шт.)	Средний размер лизинговой сделки за 2015 год (млн руб.)
1	«ВЭБ-лизинг»	23587	5,0
2	«ВТБ Лизинг»	21079	4,3
3	«Европлан»	15186	2,4
4	«Сагсде Лизинг»	7871	2,5
5	«Балтийский лизинг» (ГК)	7693	3,8
6	«РЕСО-Лизинг»	6103	2,8
7	«Фольксваген Груп Финанс»	4579	1,5
8	«Сименс Финанс»	3741	8,7
9	«Элемент Лизинг»	3429	1,9
10	«Стоун-ХИ» (ГК)	2689	3,7
11	«Сбербанк Лизинг» (ГК)	2541	39,7
12	«ЛизПлан Рус»	2455	0,7
13	«Мэйджор Лизинг»	2161	3,1
14	«Юникредит Лизинг» и «Локат Лизинг Россия»	1876	5,8
15	«Ураллизинг»	1476	3,7
16	«Контроль Лизинг»	1033	1,6
17	«Система Финанс 24»	940	8,9
18	«Соллерс-Финанс»	929	2,8
19	«Лизинг-Трейд»	913	2,7
20	«КамАЗ-Лизинг» (ГК)	877	17,4

Источник: RAEX («Эксперт РА»), по результатам анкетирования ЛК.

Мал да сомнителен

Согласно анкетированию, у лизингодателей, работающих с крупными корпоративными компаниями, случаи мошенничества со стороны клиентов крайне редки, в то время как треть компаний, ориентированных на сегмент малого и среднего бизнеса, отмечает в 2015 году повышение активности мошенников. При сокращении спроса на лизинговые услуги лизингодатели активно ищут новых клиентов для поддержания объема портфеля. В таких условиях появляется все больше возможностей для осуществления мошеннических схем недобросовестными клиентами.

В 2015 году лизингодатели отмечают возросшее число случаев по предоставлению недостоверной финансовой отчетности при подаче заявки на лизинг. Как правило, такие заявки отсекаются лизингодателями уже на первом этапе проверки клиента. Сегодня мошенники стали чаще проводить махинации с юридическими лицами. Например, смена собственника у клиента после заключения лизингового договора. После получения ПТС клиент не платит платежи и пропадает с предметом лизинга. Договор в таких случаях подписан предыдущим собственником компании, а прием имущества осуществляется новым номинальным директором. «Мы уже ве-

дем работы в направлении профилактики таких рисков», — подчеркивает Дмитрий Курдюмов, управляющий директор компании «Хомнет Лизинг». — К выходу готовятся версии модулей с функционалом «Досье клиента», позволяющим оперативно получать информацию о клиенте по данным ЕГРЮЛ и Росстата.

Популярными по-прежнему остаются схемы с фальшивым поставщиком. Обычно новый клиент требует приобретения имущества у определенного поставщика (не официального дилера). После получения аванса от клиента лизингодатель переводит поставщику оплату за имущество, но поставки не происходит. После чего клиент и поставщик пропадают. Классической схемой также является кража лизингового имущества после поставки его лизингополучателю. В таких случаях лизинговая компания даже своевременно получает первые лизинговые платежи, а после появления просрочки не может связаться с клиентом и обнаружить технику. При данной схеме предмет лизинга, как правило, оперативно реализуется мошенниками по поддельным документам или для затруднения поиска имущества вывозится в труднодоступные регионы страны.

На руку преступникам играет то, что часто правоохранительные органы неверно оценивают

ситуацию с изъятием лизингового имущества у неплательщиков, что препятствует возвращению похищенного предмета лизинга. Понимая это, недобросовестные клиенты продолжают использовать предмет лизинга, предвзято скрыв его местонахождение. В то же время такие лизингополучатели делают вид, что заинтересованы в решении проблемы, и поддерживают связь с лизинговой компанией, но в ответственный момент не появляются по различным причинам.

Без розничного роста

По оценке RAEX («Эксперт РА»), в 2016 году сегмент МСБ продолжит сокращаться. Однако, в отличие от всего лизингового рынка, «розница» просядет меньше, как это было в прошлом году. Крупнейшие розничные сегменты — автолизинг и строительная техника — будут испытывать значительное давление в связи с сокращением авторынка и кризисом в строительной отрасли в текущем году. Кроме того, сокращение субсидий из федерального бюджета на государственную поддержку малого и среднего предпринимательства в регионах (9,6 млрд руб. в 2016 году вместо 16,9 млрд руб. в 2015 году) также негативно скажется на розничных сделках. В этой связи базовым прогнозом для сегмента МСБ на 2016 год, по мнению RAEX («Эксперт РА»), является негативный, согласно которому объем нового бизнеса с МСБ может составить около 253 млрд руб. (–10% к 2015 году).

Согласно позитивному прогнозу агентства, сокращение сегмента МСБ в 2016 году составит около 5%, а объем нового бизнеса не превысит 270 млрд руб. При реализации данного прогноза лизинговые компании будут активно участвовать в сделках с МСБ, предлагая рынку спецпрограммы, рассчитанные на данный сегмент.

«В нашей компании хорошо зарекомендовала себя программа «Стандарт», которая позволяет клиентам из сегмента среднего бизнеса профинансировать сделки по покупке автотранспорта, оборудования или спецтехники объемом до 300 млн руб. на специальных условиях», — рассказывает Максим Агаджанов, генеральный директор компании «Газпромбанк Лизинг».

Руслан Коршунов

Хуже бывает

— теория и практика —

Нынешний кризис ударил по рынку лизинговых услуг, который всегда чувствует резкие изменения в экономике, как бизнес, связанный с инвестициями в основные фонды. На фоне падения рынка на 20% все более привлекательным выглядит автолизинг: в его пользу говорят и программа субсидий от Минпромторга, и падение спроса на другие сегменты рынка.

По данным рейтингового агентства RAEX («Эксперт РА»), подготовленным совместно с Объединенной лизинговой ассоциацией в феврале, объем нового бизнеса (стоимости имущества) на рынке лизинга по итогам 2015 года сократился по отношению к 2014 году на 22% и составил около 530 млрд руб. Сумма лизинговых контрактов за 2015 год также снизилась — на 20% — и составила около 800 млрд руб. При этом лизинговый портфель за прошедший год значительно не изменился и по-прежнему оценивается в 3,1 трлн руб. (по данным на 1 января).

«Лизинг всегда тонко чувствует резкие повороты, оказывается на острие происходящего, так как это инвестиции в основные фонды», — объясняет Кирилл Царев, генеральный директор АО «Сбербанк Лизинг». Он напоминает: лизинговая отрасль быстро сокращает новый бизнес, а затем при восстановлении резко его наращивает. Аналогичная ситуация наблюдалась в 2008–2010 годах, так же рынок реагирует и сейчас: он сжимается. Как поясняет Андрей Храмов, директор департамента корпоративных продаж ГК «Автоспеццентр», кризис привел к снижению объема рынка лизинга, в связи с чем наблюдаются уменьшение заключенных договоров, рост проблемных задолженностей и просроченных платежей. «Негативное влияние оказывают технические дефолты крупных лизингополучателей — «Мечел», «ЮЭйр», СУ-155 и др.», — отмечает господин Храмов. В целом, по словам эксперта, темпы сокращения в начале года достигли 10–12%. В течение 2015 года с рынка ушло около 7–8% игроков. Что касается лидеров, то, по данным RAEX, лидерами по объему нового бизнеса (по стоимости имущества) в 2015 году были госкомпании: «ВТБ Лизинг», «Сбербанк Лизинг» и Государственная транспортная лизинговая компания.

В условиях падения спроса со стороны лизингополучателей и программы поддержки лизинга для российского автотранспорта от Минпромторга все больше лизинговых операторов начали ориентироваться на автомобильный сегмент как на определяющий драйвер роста рынка. По данным Андрея Храмова, в 2015 году в свою основную линейку автолизинг включило около 18–23% компаний. Такое решение было оправданным, особенно на фоне падения спроса в других сегментах рынка. По данным госпоина Храмова, в 2015 году объем новых договоров лизинга на железнодорожные вагоны снизился на 45%, на авиационную технику — на 40%, на строительную и до-

рожно-строительную технику — на 23%, на сельскохозяйственную — на 15–18%.

По словам Галины Майер, управляющего директора ООО «Райффайзен-Лизинг», основные сложности возникают у лизинговых компаний с одобрением сделок, так как финансовое состояние компаний, желающих получить технику в лизинг, ухудшилось. «У некоторых компаний падает выручка, растет кредиторская и дебиторская задолженность. Этим объясняется общий тренд перехода на небольшие сделки, стандартные продукты, ликвидные активы», — говорит эксперт. Она отмечает, что сейчас четко прослеживается тенденция, когда лизингодатели стремятся диверсифицировать клиентскую базу, принимая небольшой риск на одного заемщика и финансировать технику, имеющую высокую стоимость на вторичном рынке. Так, упоминает госпожа Майер, средняя стоимость контракта в 2012 году составила 9,2 млн руб., в 2013 году — 8,1 млн руб., в 2014 году — 6,7 млн руб., в 2015 году упала до 6,5 млн руб.

«Рынок лизинга непросто переживает кризис: сократился как спрос на лизинг, так и качество этого спроса», — подтверждает Дмитрий Зотов, генеральный директор лизинговой компании «ТрансФинМ». При этом потребности клиента зачастую не соответствуют его запросам. «Например, если бизнес-модель клиента соответствует его желанию обновить автопарк, мы готовы профинансировать данную сделку. Если нет — предлагаем клиенту либо повысить долю участия собственными средствами, либо выбрать более дешевые автомобили», — рассказывает господин Зотов.

Между тем перспективы у рынка лизинга есть, причем как раз благодаря тому, что экономика «достигла дна» плюс благодаря низкой базе vuol последних лет, говорит Алена Афанасьева, старший аналитик ГК Forex Club. Помимо программы Минпромторга «Льготный лизинг», которая будет продлена в текущем году, Фонд развития промышленности запустит «Лизинговые проекты». В рамках этой программы промышленным предприятиям будут предоставляться льготные займы по ставке 5% годовых на сумму до 50% аванса за оборудование, взятое в лизинг. «Это может дать серьезный толчок отрасли и вписаться в рамки государственных ориентиров на импортозамещение. Таким образом, не исключено, что драйвером роста в ближайшем году станет не авторынко, а рынок промышленного оборудования», — говорит эксперт.

По мнению Максима Агаджанова, генерального директора АО «Газпромбанк Лизинг», программы субсидирования лизинговых сделок могут стать в 2016 году новым драйвером рынка. «Сегодня мы наблюдаем активный переход государства от слов к делу в части импортозамещения. И использование возможностей лизинга по стимулированию инвестиций в основную капитал существенно поддержит спрос на отечественную продукцию», — добавляет эксперт.

Мария Карнауш

Госстимул отечественного автопрома

— административный ресурс —

Поддержать отечественный автопром в кризис государство решило с помощью стимулирования лизинговых сделок: те, кто оформил в лизинг российский автотранспорт, могли сэкономить до 900 тыс. руб. с учетом полумиллионной госсубсидии. В условиях когда цены на новые автомобили растут, лизинг с господдержкой становится все более популярным и все больше лизингополучателей выбирают вместо зарубежных автомобилей российские.

Помощь Минпромторга

Основная госпрограмма, направленная на стимулирование производства отечественных транспортных средств с помощью лизинга, — это программа Минпромторга, запущенная в мае 2015 года. Наталья Жильцова, генеральный директор компании «Независимость-Финсервис», напоминает, что до сентября 2015 года по этой программе субсидировались лизинговые сделки не только по коммерческому, грузовому транспорту и спецтехнике, но и по легковому транспорту. Однако позже было решено, что с сентября 2015 года до 1 декабря 2016 года программа Минпромторга не действует при сделках по легковому транспорту. «Например, в наших салонах данная программа распространяется только на коммерческие автомобили (Volkswagen и Ford)», — отмечает госпожа Жильцова.

Как поясняет генеральный директор компании «Лизинг-Трейд» Алексей Долгих, основное требование к оставшимся в списке Минпромторга видам техники: она должна быть произведена на территории РФ в 2015 и 2016 годах и не находиться на регистрационном учете. Правда, в списке субсидируемых продуктов осталось исключение — автомобили Lada Largus АвтоВАЗа, которые проходят по этой программе.

Как поясняет директор представительства в Москве ООО «Первая лизинговая компания» Жанна Вискны, покупая в лизинг коммерческий автотранспорт, клиент может получить скидку до 10% от цены автомобиля при оплате авансового платежа. Однако сумма дисконта не долж-

на превышать 500 тыс. руб. за единицу техники. Программа Минпромторга удобна прежде всего лизингополучателям: требований и ограничений для тех, кто хочет воспользоваться скидкой от государства, нет. По словам госпожи Вискны, клиентами могут быть как юридические и физические лица, так и ИП.

Что касается компаний-лизингодателей, которые получают помощь от государства, то Минпромторг сформировал реестр участников программы. В него вошли те участники российского лизингового рынка, которые в 2014 году заключили не меньше 100 договоров лизинга автотранспортных средств. По словам господина Долгих, это примерно 50 компаний. Со стороны производителей в программе Минпромторга участвуют все российские концерны, включая КамАЗ, группу ГАЗ, автомобильный завод «Урал», Ульяновский автомобильный завод, Павловский автобусный завод, Ставропольский завод автоприцепов и др. «В числе участников и зарубежные бренды, которые локализовали производство в РФ, к примеру ЗАО «Соллерс-Исузу», ООО «Мерседес-Бенц Тракс Восток», ООО «Форд Соллерс Холдинг» и др.», — поясняет Алексей Долгих.

Стимул рынка

В результате, по словам Дмитрия Ивлева, генерального директора «Авто-ПЭК» (транспортный парк логистической компании ПЭК), в прошлом году в зависимости от размера платежа сумма государственного взноса могла достигать 500 тыс. руб. Если к тому же клиент принимал участие в специальных программах утилизации и трейдинга, то скидка в зависимости от модели и комплектации могла составить от 600 тыс. до 800–900 тыс. руб. «Конечно, это значительно более доступно, чем покупка техники у европейских производителей. И результативность таких госпрограмм, безусловно, высока», — подчеркивает он.

Программа Минпромторга по субсидированию коммерческого автотранспорта предоставила большие возможности отечественным производителям и помогла поддержать продажи техники в 2015 году, соглашается Галина Майер, управляющий директор ООО «Райффайзен-

Лизинг». «Госсубсидии в этом сегменте в таких масштабах были предоставлены впервые, что привело к значительному росту спроса на услуги автолизинга», — поясняет госпожа Майер. Как отмечают участники рынка, благодаря госпрограмме Минпромторга увеличился поток клиентов, все более заинтересованных в приобретении автомобилей именно в лизинг.

Напомним, в 2016 году на поддержку автомобильной промышленности в России в рамках антикризисного плана было запланировано потратить 137,7 млрд руб. Из федерального бюджета предлагалось израсходовать 88,6 млрд руб., из антикризисного фонда — 49,1 млрд руб. Среди перечисленных мер было стимулирование спроса на автомобильную технику на внутреннем рынке. Кроме того, в январе 2016 года премьер-министр Дмитрий Медведев подписал распоряжение, согласно которому российскому автопрому должно быть выделено 50 млрд руб. — в том числе на программу льготного автокредитования и лизинга.

Спрос на госсубсидии

Программа Минпромторга, которая была популярна в 2015 году, не менее популярна и в нынешнем: спрос на льготный лизинг остается высоким, поскольку экономия на первоначальных затратах и минимальные ставки удорожания особенно выгодны клиентам в условиях кризиса, говорят эксперты. Тем более что цены на автомобили растут: по данным аналитического агентства «Автостат», в 2015 году стоимость новых автомобилей в России увеличилась в среднем на 20%, в 2016 году автомобили подорожают еще на 20–25%.

«Господдержка, безусловно, сдерживает темпы падения продаж LCV и грузовых автомобилей. Стоимость автотранспорта в кризис значительно возросла, и субсидирование лизинга мотивирует лизингополучателей на покупку», — говорит господин Долгих.

По словам Жанны Вискны, программа Минпромторга получила широкое распространение и пользуется значительным спросом: около 75% лизинговых договоров на коммерческий автотранспорт отечественного производства в России было заключено по программе лизинга. «Ре-

ализация программы льготного лизинга в 2015 году показала положительный результат — льготный лизинг ТС, при этом и лизинговые сделки с физическими лицами составили около 75–80% рынка автолизинга», — соглашается Наталья Жильцова. По ее словам, господдержка положительно повлияла на ситуацию на рынке и помогла снизить темпы падения. «Запуск программы дал прирост от 5% до 15% лизинговых продаж автомобилей тех моделей, которые подпадали под ее действие», — говорит госпожа Жильцова. Кроме того, господдержка способствовала переориентации спроса: по данным Первой лизинговой компании, многие клиенты вместо европейских моделей приобрели автотранспорт российского производства. Удержать рынок от падения также помогли корпоративные продажи автотранспортным компаниям, которые захотели воспользоваться субсидией. «Потенциал рынка очень большой: в работе с клиентами у лизинговой компании, в отличие от банков, ниже риски, что позволяет даже в условиях кризиса развивать и наращивать портфель. Лизинг еще недостаточно оценен потребителями, что дает ему большие перспективы для роста», — говорит она.

«Реализация программы льготного лизинга в автопроме — это еще один последовательный шаг в рамках проводимой государством стратегии импортозамещения. Программа не только позволит сократить снижение объемов продаж на автомобильном рынке, но и даст возможность транспортным, строительным компаниям и другим лизингополучателям реализовать запланированные программы модернизации автопарков», — считает Максим Агаджанов, генеральный директор «Газпромбанк Лизинг». Однако при такой популярности госсубсидий у участников рынка возникает вопрос, хватит ли госфинансирования на все лизинговые компании в условиях 2016 года. Некоторые компании уже сейчас готовы подстраховаться самостоятельно. По словам госпожи Вискны, Первая лизинговая компания берет все риски невыплаты госсубсидии на себя, компенсирова государственное финансирование собственной программой снижения первоначального взноса.

Мария Карнауш

ЛИЗИНГ

Повторный минус

Несмотря на рост авиасегмента (+28%), лизинговый рынок в 2015 году сократился на 20%. По прогнозу RAEX сжатие нового бизнеса в 2016 году составит не более 15%, а крупные авиасделки госкомпаний поддержат рынок.

— кризис —

По данным Росстата, ВВП России в 2015 году сократился на 3,7%, а объем промышленного производства упал на 3,4%. Текущее состояние экономики страны привело к заморозке планов предприятий по обновлению основных фондов. В результате лизинговый рынок также показал отрицательную динамику: сокращение объема нового бизнеса (стоимости имущества) за 2015 год составил около 20%, а его номинальный объем, по оценке RAEX, не превысил 545 млрд руб. Сумма новых договоров финансового и оперативного лизинга за 2015 год составила 830 млрд руб., что на 17% меньше, чем годом ранее.

Первое место по объему нового бизнеса в 2015 году занял «ВТБ Лизинг». Немного уступил лидеру, на вторую позицию переместился «ВЭБ Лизинг», а третью позицию второй год подряд удерживает «Сбербанк Лизинг». Несмотря на снижение доли крупнейшего лизингодателя в объеме нового бизнеса с 16% за 2014 год до 14% в 2015 году. В прошлом году доля государственных лизинговых компаний в сумме новых договоров лизинга продолжала расти и достигла около 54% (годом ранее 48%). Снижение доли компаний, владельцем которых является иностранный фонд прямых инвестиций, связано с отношением компании «Европлан» к категории «лизингодатели с прочими отечественными собственниками» в результате ее продажи.

Крупнейшим сегментом рынка, несмотря на абсолютное сокращение (-18%), остается автолизинг, доля которого достигла примерно 37% в 2015 году (36% в 2014 году). Снижение покупательской активности и рост стоимости автомобилей привели к дальнейшему падению автопродаж в прошлом году. Доля ж/д сегмента на рынке упала с 23% до 18%, а в абсолютном выражении объем нового бизнеса с ж/д техникой в 2015 году сократился на 37%. Среди трех крупнейших сегментов лизингового рынка прирост за 2015 год показал только авиализинг (+28%). Всего по рынку из 17 крупнейших сегментов, выделен-

ных RAEX в рамках исследования, положительные темпы прироста продемонстрировали 8 (годом ранее — 7).

На фоне сжатия автолизинга и продолжающегося сокращения ж/д сегмента лизинг авиатехники в прошлом году практически достиг рекордного объема нового бизнеса, отмеченного в 2013 году. Причинами роста авиасделок в последние годы помимо отдельных крупных разовых сделок стали государственные меры поддержки лизинга/аренды российских самолетов. Отдельно стоит отметить докапитализацию ГТЛК на 30 млрд руб., госсубсидии ЛК на возмещение части затрат по кредитам, а также программу гарантирования остаточной стоимости российских самолетов.

В настоящее время более 60% перелетов в аренду и лизинг самолетов в России приходится на иностранных лизингодателей. Важными преимуществами иностранных лизинговых компаний перед российскими являются опыт и компетенции в оперлилизинге авиасудов: не менее 80–90% своего парка иностранцы сдают в оперативную аренду, в то время как у российских лизинговых компаний доля оперлилизинга в объеме нового бизнеса с авиатехникой редко превышала 10%. Однако в 2015 году за счет крупных сделок ГТЛК доля оперлилизинга в объеме нового бизнеса в авиасегменте выросла до 31%. Распространение государственных субсидий на оперлилизинг российских самолетов положительно скажется на наращивании лизинговыми компаниями компетенций в аренде самолетов в ближайшие годы.

Индикаторы развития рынка лизинга

Показатели	2009 г	2010 г	2011 г	2012 г	2013 г	2014 г	2015 г
Объем нового бизнеса (стоимости имущества, млрд руб.)	180	450	741	770	783	680	545
Сумма новых договоров лизинга (млрд руб.)	315	725	1300	1320	1300	1000	830
Объем полученных лизинговых платежей (млрд руб.)	320	350	540	560	650	690	750
Объем профинансированных средств (млрд руб.)	154	450	737	640	780	660	590
Совокупный лизинговый портфель (млрд руб.)	960	1180	1860	2530	2900	3200	3100
Доля лизинга (объема нового бизнеса) в ВВП (%)	0,5	1,0	1,2	1,2	1,3	1,1	0,9
Индекс розничности (%)*	25,2	24,0	23,0	28,0	34,7	43,9	44,0

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



Сумма новых договоров финансового и оперативного лизинга за 2015 год составила 830 млрд руб., что на 17% меньше, чем годом ранее

Кроме того, оперлилизинг остается более привлекательным для авиаконцепции в связи с тем, что не требует значительного первоначального взноса, а краткосрочный договор оперлилизинга позволяет более гибко управлять парком при нынешней нестабильности в авиатранспорте. Однако низкий уровень капитализации российских авиаконцепций и кризис в авиатранспорте снижают привлекательность авиасегмента для лизингодателей. Кроме того, при аренде самолетов, в отличие от финансового лизинга, лизингодатель больше подвержен рискам в связи с возможностью потерей значительной части остаточной стоимости са-

молета, который нужно будет передать другому клиенту или реализовать на вторичном рынке.

Ситуация с «Трансаэро» показала, что для предотвращения таких случаев лизинговым компаниям необходимо вводить дополнительный техосмотр, а также более жесткий контроль при простом самолета. «Для авиации крупнейшим событием в 2015 году стала остановка деятельности авиакомпании „Трансаэро“ с последующим отзывом сертификата на перевозки», — рассказывает Дмитрий Зотов, генеральный директор „Трансфин-М“. — В результате лизинговые компании, работающие в этом сегменте, вынуждены сконцентрироваться на изыятии и ремаркетинге самолетов, что в условиях снижения пассажиропотока и девальвации рубля является непростой задачей.

Согласно опросам, в начале 2015 года только госкомпаниям рассчитывали на прирост нового бизнеса, прочие участники рынка предполагали сокращение. Ожидания лизинговых компаний на 2016 год более оптимистичны: средний прирост объема нового бизнеса составит около 13%. Дальнейшего сокращения бизнеса ожидают всего 15% респондентов. Отчасти это может быть связано с тем, что первое полугодие текущего года будет более благоприятно для лизинговых сделок, в отличие от первых месяцев 2015 года, когда значи-

тельное падение курса рубля и повышение ключевой ставки Банком России привели к заморозке многих инвестиционных проектов.

По мнению агентства, лизинговый рынок в 2016 году сбавит темпы сокращения, но продолжит сжиматься, следуя за динамикой инвестиций в основной капитал. В 2015 году падение инвестиций в капитал составило 8,4% (в 2014 году 1,5%), а по итогам 2016 года, по оценке агентства, будет не менее 4–5%. При этом дальнейший отток капитала (согласно прогнозу Министерства экономического развития, отток в 2016 году составит около \$50 млрд против \$57 млрд за 2015 год) будет способствовать сокращению лизинговых сделок.

В связи с этим базовым прогнозом лизингового рынка на 2016 год, по мнению RAEX, является негативный. При негативном прогнозе предполагается сжатие рынка до 463 млрд руб. (-15%). Сокращение ж/д сегмента составит до 30%. Ключевую поддержку автолизингу по-прежнему будет оказывать госпрограмма, однако она не сможет переломить ситуацию с падением автопродаж, в итоге автолизинг просядет на 10%. Авиасегмент не сможет удержать объем нового бизнеса на уровне 2015 года и упадет на 5%. «Сладкие падение рынка могут сегменты оборудования, а также все, что связано с закупками субъектов РФ, прежде всего в общественном тран-

спорте», — говорит Кирилл Царев, генеральный директор «Сбербанк Лизинга». — Кроме того, появятся относительно новые для лизинга ниши, такие как нефтегазовая промышленность, металлургия, где ранее не так активно использовали лизинговые инструменты, но теперь будут». Реализация базового сценария возможна в 2016 году при среднегодовой цене на нефть марки Brent \$35 за баррель и инфляции в размере 10–11%, что потребует поддержания ключевой ставки на уровне 10% и выше.

В случае реализации позитивного прогноза объем рынка составит около 490 млрд руб. (-10% к 2015 году). Падение ж/д сегмента в этом случае составит 25%, при этом позитивное влияние на сегмент может оказать утилизация старых вагонов. «Есть основания полагать, что сегмент ж/д техники в 2016 году будет выделять лучше рынка в целом: большое количество старых составов поставлено на утилизацию, а новых вагонов будет не хватать, поскольку сейчас ставки по новым вагонам неподъемны для грузоотправителей», — отмечает Александр Кожеников, генеральный директор «МКБ-лизинг». Общий объем сделок в автосегменте при позитивном прогнозе сократится на 5%. Авиализинг за счет перераспределения оставшегося парка «Трансаэро» и крупных сделок госкомпаний сохранит объем нового бизнеса на уровне 2015 года. «ГТЛК видит перспективы поставок S5J-100 на рынки стран Таможенного союза. В соответствии с заключенным на авиасалоне МАКС-2015 договором казахской авиакомпании SCAT планируется передать 15 самолетов S5J-100, из них 5 будет поставлено в 2016 году», — отмечает Владимир Добровольский, заместитель генерального директора ГТЛК.

«В 2016 году основную поддержку рынку будут оказывать государственные программы субсидирования. Они позволят лизингополучателям снизить финансовую нагрузку на бизнес и продолжить обновление производственных фондов в рамках запланированных инвестиционных программ», — считает Максим Агаджанов, генеральный директор «Газпромбанк Лизинг».

Реализация позитивного прогноза вероятна при среднегодовой цене на нефть марки Brent на уровне \$45 за баррель, инфляции в размере 7–8% и ключевой ставке менее 10 п.п.

Руслан Корнушов

Господдержке определили приоритеты

— тенденция —

Одними из главных проблем компаний, развивающихся в нашей стране, являются дефицит ликвидности и сложность привлечения необходимого финансирования. Поэтому потенциал лизинга, позволяющего обновлять производственные фонды без отвлечения значительных средств из оборота, очевиден не только для участников рынка, но и для государства. И оно продолжает делать последовательные шаги в сторону поддержки отечественного бизнеса с помощью стимулирования механизмов финансовой аренды.

Правительство приняло решение о перезапуске в текущем году программы льготного лизинга отечественных автомобилей, которая пользовалась большой популярностью в 2014 и 2015 годах. Новая программа направлена на стимулирование продаж колесной коммерческой техники российского производства. Государство будет субсидировать лизингополучателям до 10% от стоимости транспортного средства, являющегося предметом лизинга (не более 500 тыс. руб. на одну единицу и не более 10 млн руб. на одного лизингополучателя).

При этом, по мнению Максима Агаджанова, генерального директора АО «Газпромбанк Лизинг», позитивный эффект от перезапуска программы почувствуют не только покупатели и производители коммерческого автотранспорта, но и предприятия из сопутствующих отраслей: автодилеры, производители автокомпонентов, сервисные компании.

Другое важное для правительства направление — это государственная поддержка лизинга промышленного оборудования российского производства. В марте Фонд развития промышленности (ФРП) при Минпромторге РФ объявил о старте программы «Лизинговые проекты», в рамках которой промышленным предприятиям будут предоставляться льготные займы по ставке 5% годовых на уплату до 50% аванса за оборудование, взятое в лизинг (сумма займа может составлять от 5 млн до 250 млн руб. при минимальном общем бюджете проекта 20 млн руб.).

«Основная часть средств для реализации лизинговых проектов будет привлекаться лизинговыми компаниями в виде кредитов от уполномоченных ФРП банков. В свою очередь, Банк России предоставит возможность рефинансировать такие кредиты на льготных условиях», — рассказывает Максим Агаджанов.

Не менее позитивно участники рынка оценивают и потенциал включения механизма субсидирования лизинговых проектов в программу «Техника на газомоторном топливе», которая была разработана Минэнерго совместно с Минпромторгом. Программа призвана стимулировать увеличение в нашей стране парка транспортных средств на газомоторном топливе и развитие соответствующей газозаправочной инфраструктуры. Однако до настоящего времени участие в ней лизинговых компаний было сопряжено с рядом ограничений. Поэтому сегодня между профильными ведомствами и лизинговым сообществом ведется активный диалог относительно внесения в программу необходимых изменений.

Напомним, что во время визита в феврале на Горьковский автозавод председатель правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер заявил: «Для России с ее крупнейшими запасами природного газа развитие рынка газомоторного топлива — стратегическая задача. Это комплексная работа, успех которой зависит от слаженного взаимодействия всех участников рынка». И более активное включение в нее лизинговых компаний является одним из элементов этой комплексной работы.

Стоит отметить, что сегодня различные инструменты государственной поддержки бизнеса с помощью лизинга активно использует не только российский правительство. Уже больше года в нашей стране успешно работает национальная программа «Льготный лизинг» Республики Беларусь, в соответствии с которой белорусское правительство компенсирует уполномоченным компаниям часть лизинговых платежей при финансировании сделок по лизингу белорусской техники.

В соответствии с данной программой если клиент приобретает в лизинг продукцию, произведенную в 2015–2016 годах на территории Республики Беларусь, то белорусское правительство компенсирует лизинговой компании часть лизинговых платежей в размере двух третей ставки рефинансирования ЦБ РФ. Сумма приобретаемого имущества не ограничена, а договор лизинга может быть заключен на срок до пяти лет.

«Государственные программы, направленные на поддержку бизнеса с помощью лизинга, уже дали заметные результаты, и количество субсидированных лизинговых сделок продолжает расти. При этом усилия правительства способствовали решению сразу двух задач — импортозамещения и снижения финансовой нагрузки на бизнес при модернизации производственных фондов», — отмечает Максим Агаджанов.

Мария Карнаух

Лизинг готов идти в рост

— большие надежды —

Профицит парка вагонов и падающая грузовая база стали ключевыми факторами, влияющими на операторские тарифы. Списание старого подвижного состава должно стать основным драйвером роста ставок на перевозку. По прогнозам, тариф выйдет на окупаемый уровень не раньше конца 2017 года.

Прошедший год стал для вагоностроителей и операторов железнодорожного подвижного состава одним из наиболее сложных. Предприятия отрасли столкнулись с низким платежеспособным спросом и в результате с самым низким объемом производства за последние годы.

Сложился вынужденный паритет спроса и предложения, возможность грузоотправителей, интересов вагоностроителей, финансовых организаций, операторов подвижного состава — не без влияния общеэкономических факторов, отмечают в ГК «Альфа-Лизинг». «Такой паритет, конечно, далеко не во всем устраивает участников рынка, но поскольку рынок ж/д перевозок — это исполнский механизм, крайне зависимый от всех внутренних и внешних экономических тенденций, многим участникам приходится менять свои подходы и мировоззрение, чтобы остаться на плаву, а в ряде случаев даже расширить свое присутствие на рынке», — говорит Андрей Барков, директор по работе с крупным бизнесом ГК «Альфа-Лизинг».

Однако регуляторная поддержка, а также изменение трендов на рынке показывают, что в 2016 году вагоностроители могут ожидать роста объемов производства. Как следствие, и рынок оперирования вагонами также начнет восстанавливаться уже в ближайшие месяцы, прогнозируют эксперты. «Рынок вагонов, безусловно, непростой, но ситуация на нем относительно понятная. Есть профицит парка, который привел к существенному снижению ставок доходности. В моем понимании, нынешние ставки являются в определенном смысле дном. Так или иначе, объем производства вагонов существенно сократился, сейчас также принято решение об утилизации старых вагонов. И мы понимаем, что профицит уйдет — он уже уменьшается», — комментирует ситуацию Кирилл Царев, генеральный директор АО

«Сбербанк Лизинг». По его мнению, ставки начнут расти, когда рынок достигнет баланса. «Важно помнить, что, когда наблюдается дефицит вагонов и ставка растет, у новых игроков появляется желание зайти на рынок. Он перегревается и снова уходит вниз. Поэтому здесь нужно, чтобы ставка по оперированию вагонами выросла на обоснованный уровень, позволяющий возвращать инвестиции, но не создающий сверхприбылей, которые автоматически привлекут дополнительных игроков. В противном случае мы увидим повторение происшедшего несколько лет назад», — подчеркивает господин Царев.

Если в первой половине прошлого года низкие ставки на перевозку грузов стали основным негативным фактором для операторов, то уже с июля—августа 2015 года тарифы начали расти. «С осени 2015 года рынок оперирования взял курс на восстановление. Тем не менее доходность вагонов пока сохраняется на достаточно низком уровне. Так, ставка оперирования полувагонами до сих пор находится на уровне 550 руб. в сутки», — отмечает Дмитрий Зотов, генеральный директор лизинговой компании «Трансфин-М».

«Ставки аренды остаются на низком уровне. И это лишь часть проблем, которые сегодня существуют на рынке. Профицит подвижного состава не позволяет производителям выпускать продукцию в желаемых объемах, а высокие ставки финансирования и низкие тарифы аренды не дают компаниям-операторам возможность приобретать новый парк. Все это ведет к сокращению производства и существенному сжатию рынка лизинга железнодорожной техники», — рассказывает Максим Агаджанов, генеральный директор АО «Газпромбанк Лизинг». При этом, по его словам, еще несколько лет назад этот сегмент являлся основным драйвером роста. «Некоторые операторы в принципе отказываются от лизинга и возвращают подвижной состав лизинговой компании. Как и во время кризиса 2008–2009 годов, сегодня для осуществления своей деятельности им экономически выгоднее не оплачивать лизинг, а просто арендовать вагоны по более низкой ставке», — говорит господин Агаджанов.

В отрасли надеются, что драйвером роста станет начавшееся списание парка вагонов. Напомним, что, по данным СРО НП «Совет операторов железнодорожно-

го транспорта» (СОЖТ), в 2016 году истекает срок службы примерно 72 тыс. грузовых вагонов (6,5% парка на сети). Поскольку с 1 января действует запрет на продление срока их службы, все эти вагоны операторам придется списать. «Кроме того, в „зону риска“ попадают вагоны, срок службы которых заканчивается в 2017–2018 годах, так как в случае достижения ими межремонтных сроков вместо ремонта собственники могут принять решение об утилизации этих вагонов (стоимость ремонта не окупится за оставшийся срок службы). В связи с этим достаточно велика вероятность возникновения дефицита подвижного состава», — считают эксперты СОЖТ.

По общему мнению, следствием этого станет рост ставок на предоставление вагона. «Вступившее в силу в январе этого года решение правительства об ускоренном списании вагонов с истекшим сроком службы и обновлении парка грузового подвижного состава должно привести к сокращению действующего парка и, соответственно, к возмозному росту ставок», — говорит Максим Агаджанов. — Обратной стороной этого станет рост издержек грузоотправителей, среди которых крупные металлургические комбинаты, производители угля и другие предприятия базовых отраслей экономики. Безусловно, они меньше всего заинтересованы в росте ставок, поэтому необходимо найти баланс между интересами лизингового рынка и грузоотправителей.

Сегодня многие игроки рынка, у которых ж/д сегмент занимает значительную долю в лизинговом портфеле, испытывают трудности с имеющимся у них парком железнодорожной техники, соглашается господин Агаджанов. «Падение арендных ставок привело к тому, что операторы не способны покрывать расходы по договорам лизинга и вынуждены обращаться за реструктуризацией лизинговых платежей, что приводит к тому, что возврат основного долга осуществляется в очень малых объемах или не осуществляется вовсе. Подвижной состав устаревает, а его стоимость остается на том же уровне», — говорит генеральный директор АО «Газпромбанк Лизинг». В результате в активе лизинговых компаний, которые делают ставку на железнодорожный сегмент, остается неликвидное имущество.

Андрей Михайлов



Что выделяет автомобили MAN?

Рекорд надежности: MAN лидирует в тестировании TÜV четвертый год подряд.

Команда профессионалов компании MAN добилась отличных результатов: четвертый год подряд автомобили MAN занимают первое место в исследовании немецкой комиссии технического контроля TÜV. Тесты TÜV доказали — автомобили MAN любой возрастной категории имеют минимум неисправностей. Это подтверждает, что MAN действительно надежен. Компания также стремится увеличить остаточную стоимость вашего автомобиля, предлагая оригинальные запчасти и ряд дополнительных услуг в авторизованных сервисных центрах. Качественные детали и услуги — это залог высокой эффективности, производительности, безопасности и длительного срока службы коммерческого автомобиля.

MAN kann.*



ПРОФЕССИОНАЛ, КАКИХ МАЛО



Volkswagen Transporter

Премия за trade-in¹
до 150 000 руб

Если этот 100%-й немец берётся за дело, то делает его на отлично. Выносливый и надёжный, он обладает самым большим грузовым отсеком в своём классе². Полный привод с механической блокировкой дифференциала, электрический обогрев лобового стекла и догреватель дизельных моторов полностью адаптируют его к российской действительности. Его эталонная эргономика и новые возможности инфомедиа-системы обеспечивают высочайший комфорт, а базовое оснащение электронной системой поддержания курсовой устойчивости (ESP) и автоматической системой послеаварийного торможения (МСВ) — безопасность водителя. **Да, это не просто автомобиль. Это ваш незаменимый партнёр!**



Volkswagen Transporter —
лучший фургон 2016 года



Коммерческие
автомобили

Дополнительная информация — по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441 и на сайте www.volkswagen-commercial.ru

¹Трейд-ин. При покупке нового автомобиля Volkswagen Caravelle, Multivan, Transporter у официального дилера в период с 01.01.2016 по 30.06.2016 года со сдачей прежнего автомобиля в зачёт стоимости предоставляется выгода в размере до 150 000 рублей.

Подробности у официальных дилеров. Предложение ограничено. ²До 9,3 куб. м Реклама