

339.13.024 Рынок лизинга России в условиях финансового кризиса

Мировой финансовый кризис, охвативший экономику России, оказывает разнонаправленное влияние на состояние различных отраслей. Кризис своеобразно проверяет потенциальные возможности и ресурсы каждого предприятия, каждой отрасли и всей экономической системы страны. У руководителей структур управления и аналитиков появляется возможность сделать оценку своей стратегии на рынке и действенности тактических шагов, предпринятых в преддверии кризиса. Результаты такой оценки важны не только для самих предприятий, но и для правительства, которое принимает комплекс мер, по оказанию поддержки реальному сектору экономики.

Особое внимание в условиях экономического кризиса уделяется состоянию финансовой системы и тем отраслям, которые будут способствовать выходу экономики из кризиса. Устойчивое развитие таких отраслей, как показывает практика передовых стран, переживших ни один мировой экономический кризис, не возможно без государственной поддержки и применения различных форм инвестирования их деятельности, в том числе лизинга. Так, в сложный период для экономики США правительство оценило достоинства лизинга, разработало и реализовало государственную программу его стимулирования. Широкое применение получил лизинг в Западной Европе и Японии после Второй мировой войны. Именно лизинг стал одним из механизмов японского экономического чуда. Иностраный капитал, привлеченный в экономику через лизинговые схемы, позволил за считанные годы обновить производственную базу.¹ Накопленный мировой опыт лизинга следует использовать, учитывая специфические черты отечественного лизингового рынка.

Высокий темп роста российского рынка лизинга в предкризисный период — его отличительная черта. На протяжении почти пяти лет лизинговый сектор экономики рос не менее чем на 50% в год, а за 2007 год увеличился в 2,5 раза. Такие темпы роста значительно повысили удельный вес российского лизинга в мире и Европе. Доля России в мировой лизинговой индустрии выросла с 0,25% до 4%, а в Европе — от 1% до 9%.² Ведущее аналитическое агентство, классифицирующее лизинговые рынки мира, London Financial Group существенно повысило позицию Российской Федерации в мировом рейтинге. В пределах европейского континента Россия заметно «поднялась» с 20-го на 5-е место. К 2008 году России удалось опередить такие страны как Канада, Австралия, Испания, Австрия, Швейцария, Швеция, Дания.¹

На российском рынке сложилось три основных типа игроков:

– дочерние компании банков, в которых лизинг занял объемы, достаточные для автономного существования;

¹ Российскому рынку не хватает прозрачности. [Электронный ресурс] / Информационный портал All-leasing – 2009. – Режим доступа: http://www.all-leasing.ru/press_review/detail/5259/

² Финансовый кризис и лизинговый бизнес. [Электронный ресурс] / Информационный портал MediaGlobe – 2009. – Режим доступа: http://www.mediaglobe.ru/ctt_magazine/2008_8/finansovi/

– операторы крупных производителей техники и промышленного оборудования, для которых лизинг остается естественным продолжением политики стимулирования продаж своей продукции;

– независимые лизингодатели.

Присутствие на рынке столь разных участников позволяло формировать нормальную конкурентную среду и проводить поэтапную либерализацию условий. Развитие рынка заметно улучшало условия лизинга, расширяло перечень продуктов и услуг, предоставляемых лизингодателями. Российский лизинг стали рассматривать как возможную сферу приложения капиталов. Ряд лизинговых компаний провели первые размещения своих облигаций, что позволяло лизингу утвердиться на фондовом рынке.

По структуре предметов лизинга российский рынок отличается от структуры рынка лизинга развитых стран. Так, в Германии наибольшее развитие получил лизинг автомобильного транспорта – на него приходится почти 59% всех лизинговых сделок. В США длительное время в лизинг передавалось дорогостоящее оборудование. В Японии 33% общего объема лизингового имущества приходится на компьютерную технику и вспомогательное оборудование. Наибольший удельный вес на российском рынке занимает лизинг железнодорожного транспорта, автотранспорта, авиатехники, строительной техники и телекоммуникационного оборудования. Доля лизинга этого имущества к 2007 году возросла.

Таблица 1. Структура рынка лизинговых услуг РФ по видам имущества, %

Вид имущества	Год	
	2005 ¹	2007 ²
Железнодорожная техника	15,73	23,7
Автомобильный транспорт	14,5	21,8
Авиатехника	14,05	10,8
Телекоммуникационное оборудование	13,03	3,1
Сельскохозяйственная техника	9,28	2,2
Энергетическое оборудование	3,64	5,6
Пищевое оборудование	2,92	1,6
Дорожно-строительная техника	1,95	3,2
Полиграфическое оборудование	1,91	1
Машиностроительная техника	1,73	2,8
Упаковочное оборудование	1,02	2,6
Здания и сооружения	0,82	1,8
Оборудование для производства нефтепродуктов	0,42	1
Оборудование для металлургии	0,33	3,5
Прочее	18,67	15,3

Одной из характерных черт 2007 года стал существенный рост лизинговых сделок с естественными монополиями (поставки «РГ Лизингом» подвижного состава для РЖД, финансирование «Бизнес Альянсом»

¹ Адамов Н.А, Тилов А.А. Лизинг. 2-е изд., исправ. и доп., СПб.: Питер, 2007 – 159 с.

² Сегменты рынка: транспорт рулит [Электронный ресурс] / Эксперт РА – 2007. – Режим доступа: <http://www.raexpert.ru/researches/leasing/leasing2007-I/part2/>

энергетических объектов, «ВТБ-Лизингом» — энергетического и нефтедобывающего оборудования). Последствия таких сделок выразились в значительном увеличении объема новых сделок на рынке лизинга (объема нового бизнеса) и появлении новых лидеров рынка с портфелями, измеряющимися десятками миллиардов рублей.¹

Существуют и региональные особенности российского рынка лизинга. Первоначально, лизинг развивался в центральных областях страны, особенно Московской и Ленинградской областях. Но с 2003, когда прежние рынки были насыщены, и конкуренция между лизинговыми компаниями стала обостряться, началась экспансия в регионы. Наиболее активно захватить региональные рынки старались столичные компании, используя свои ресурсы и опыт, эффективные технологии работы и высокую степень автоматизации бизнеса. Помимо крупных независимых лизингодателей на региональные рынки выходили кэптивные внутрихолдинговые лизинговые компании. Вследствие роста масштабов присутствия новых лизингодателей в регионах России усиливалась конкуренция, снижалась маржа и размер первого взноса. Лизинг постепенно охватывал регионы России. И хотя в списке крупнейших лизингодателей более 90% занимали московские и петербургские компании, а их доля в лизинговом портфеле страны составляла около 60%, в регионах создавались лизинговые компании, которые становились крупными региональными игроками. Распределение портфелей лизинговых компаний по основным регионам России на основе показателя – объем нового бизнеса за 2006-2007 годы приведено в таблице 2.

Таблица 2. Распределение портфелей лизинговых компаний по регионам России²

Регион	Объем нового бизнеса за 2006г. (млн. руб.)	Объем нового бизнеса за 2007г. (млн. руб.)	Прирост за 2007г. (%)	Доля в лизинговом портфеле страны на 1.01.08г. (%)
Москва	139628	226719	62,37	38,43
Центральный ФО	30983	47196	52,33	10,84
Санкт-Петербург	31612	39519	25,01	7,73
Северо-Западный ФО	8675	12405	43,00	2,98
Приволжский ФО	38500	51555	33,91	11,70
Уральский ФО	31157	41157	32,10	11,34
Сибирский ФО	26375	39704	50,54	9,33
Южный ФО	12049	18157	50,69	3,93
Дальневосточный ФО	17613	14448	-17,97	3,72

Большинство лизингодателей на российском рынке работают с автомобилями как с наименее рисковыми объектами лизинга. Рост этого сегмента рынка лизинговых услуг был связан, по мнению экспертов, с общим

¹ Навстречу монополиям [Электронный ресурс] / Сайт РДЖ. - Режим доступа: http://www.rzd.ru/wps/portal/press?STRUCTURE_ID=2&layer_id=3802&refererLayerId=462&select edDate=16-04-2008&id=212704

² Периферийный рост: региональный портфель толстеет [Электронный ресурс] / Эксперт РА – 2007. – Режим доступа: <http://www.raexpert.ru/researches/leasing/leasing2007-9/part2/>

ростом автомобильного рынка. Например, по данным компании «Рослизинг», в 2007 году продажи легковых автомобилей в России выросли более чем на 37% количественно и на 67% - в стоимостном выражении. При этом количество проданных иномарок увеличилось на 64%.¹ В 2007 году стоимость новых договоров лизинга коммерческого автотранспорта достигла \$7549 млн. Почти две трети этой суммы приходилось на лизинг грузовиков, более четверти — на легковые автомобили и десятая часть — на автобусы и пассажирские микроавтобусы.² Финансовый кризис существенно изменил эту динамику. Уже в первой половине 2008 года прирост сократился почти втрое. Ряд лизинговых компаний приостановил фондирование новых проектов, повысился объем неплатежей лизингополучателей, началось сокращение персонала лизингодателей, сужение филиальной сети. Оказались затронутыми интересы практически всех лизинговых компаний, а также поставщиков автотранспорта, лизингополучателей.

Даже изменение ставки налога на прибыль в сторону уменьшения, не даст в условиях кризиса заметного роста объема нового бизнеса. Цена лизинга важна и значима, но она отступает на второй план по сравнению с услугами, предоставляемыми лизингодателями. Так, в отечественном лизинге автотранспорта таких услуг может предоставляться около 30%.³ В рамках полнооперационного лизинга удовлетворяются потребности клиентов в текущем и капитальном ремонте, выезде специалистов к месту нахождения техники, сервисном обслуживании по нормам производителя, оперативной доставке запчастей, возможности транспортировки автомобилей в регионы и т. д. Далеко не все лизинговые компании в секторе лизинга автотранспорта, оказывают такой перечень услуг.

В преддверии финансового кризиса стал активно развиваться лизинг машиностроительной техники, энергетического, полиграфического и пищевого оборудования и ИТ-обеспечения. Все больший спрос на лизинговые услуги наблюдался со стороны компаний, работающих в торговле, полиграфии, пищевой, деревообрабатывающей и строительной отраслях.

Отраслевые сдвиги и возрастающая конкуренция ускорили весьма позитивный процесс: лизинговые компании стали активнее работать с предприятиями малого бизнеса. Лизингодатели оценили малый бизнес как своего стратегического клиента. В развитых странах доля малого бизнеса в ВВП составляет около 50%, в России — пока в три раза меньше. Что касается инвестиций, то доля лизинга в них составляет 7%. В развитых странах этот показатель равен 25—30%. По оценкам специалистов лизинговые компании удовлетворяли 30—40% заявок малого бизнеса.⁴ Это выше, чем количество положительных решений по кредитованию малого бизнеса в банках. Главная причина: в случае с лизингом не встает вопрос залога. К тому же лизинговые

¹ Малый и средний бизнес обеспечит положительную динамику на три - пять лет [Электронный ресурс] / Сайт Финансовые известия. – Режим доступа: <http://www.finiz.ru/leasing/article1247901/>

² Лизинг на перекрестке кризиса [Электронный ресурс] / Информационный портал малого и среднего бизнеса Иркутской области. – Режим доступа: http://www.irbp.ru/library/cat/58/public_110.htm

³ Лизинг на перекрестке кризиса [Электронный ресурс] / Информационный портал All-leasing – 2008. – Режим доступа: <http://www.all-leasing.ru/analitic/detail/6415/>

⁴ Малый бизнес: кредит или лизинг? [Электронный ресурс] / Сайт «Бизнес в кредит». – Режим доступа: <http://www.biznesvkredit.ru/news11.php>

компаниям, в отличие от банков, более детально могут изучить бизнес клиента, соответственно, лимит доверия у них выше.

Российский рынок лизинга в предкризисный период находился в фазе быстрого роста. Специалисты ожидали, что в 2009—2010 годах рынок войдет в фазу постепенной стабилизации. Рынок давал возможность лизингодателям развиваться и наращивать лизинговый портфель. Ежегодно появлялось несколько десятков новых лизинговых компаний.

Однако уже в 2008 году темпы роста лизингового рынка существенно сократились, и по итогам года прирост по рынку не более 15—20%.¹ При сохранении спроса на лизинговые услуги стало значительно меньше возможностей для их предоставления, так как были нарушены механизмы рефинансирования лизинговых портфелей. Номинированный в рублях капитал лизинговых компаний постепенно обесценивался. Многие банки стали досрочно отзываться кредиты. Рынок облигационных заимствований также не позволял привлекать дополнительные ресурсы. Все эти факторы обусловили остановку рынка. Серьезно затронуты базовые отрасли промышленности, металлургия, строительный сектор, транспортные перевозки. Большое падение в секторе железнодорожного транспорта - одном из самых емких сегментов рынка лизинговых услуг. Авиационные перевозки также сокращены, поскольку многие операторы испытывают сложности с финансовыми ресурсами и не в состоянии оплачивать новые лизинговые платежи. Зачастую им требуется реструктуризация. И это тоже составная часть кризиса, так как при возобновлении лизинговых операций учитывают, что лизингополучатели стали более рискованными.

В ходе финансового кризиса темпы роста нового лизингового бизнеса будут сокращаться, возможно, и до отрицательных значений. Такое бывало в практике американского и европейского лизинга. Текущий экономический кризис бросает вызов индустрии лизинговых услуг и вынуждает ее искать пути для выживания в трудных условиях. Для России важен опыт преодоления кризисных явлений другими странами, которые раньше ее вступили в кризис. Преодоление влияния финансового кризиса на рынке лизинга развитых стран находит свое выражение в ряде мер, предпринимаемых крупными компаниями. Пострадавшие в ходе кризиса финансовые институты стали решать свои проблемы путем выставления на продажу наиболее ликвидных активов, к которым относят и лизинговые компании. Например, страховой американский холдинг AIG решил рассчитаться с кредиторами компанией International Lease Finance Corp. Другой мерой являются слияния и поглощения лизинговых компаний, которые ожидаются в ближайшее время. Примерами из опыта стран с наиболее развитыми в мире лизинговыми отношениями могут быть Германия – формирование LBBW-Leasing в составе Sudleasing и MKB/MMV; Франция, когда возникло BNP Paribas Lease Group из UFB Locabail и BNP Lease; Великобритания, когда RoyScot Trust и Royal Bank Leasing купили крупнейшего лизингодателя – Lombard. Применение подобной меры усиливает концентрацию лизингового бизнеса. К примеру, в Германии 50% нового лизингового бизнеса приходится на 9 компаний, в Италии на 5, во Франции на 3, Испании – на 5, в России на 12 компаний. Можно предположить, что возможные слияния и поглощения лизинговых компаний на российском рынке

¹ Лизинг просит помощи от Владимира Путина [Электронный ресурс] / Информационный портал All-leasing – 2009. – Режим доступа: <http://www.all-leasing.ru/analytic/detail/6356/>

значительно повысят уровень концентрации лизингового бизнеса. Не исключена национализация некоторых лизинговых компаний или создание новых государственных лизингодателей для поддержки национальных приоритетных госпрограмм.

Особое значение в условиях кризиса приобретают вопросы финансирования лизинга. Если кредитование станет недоступным для большинства лизинговых компаний на продолжительный срок, то многие лизингодатели прекратят свою деятельность. При этом будет нанесен существенный ущерб всей экономике России и в особенности ее инвестиционной сфере. Учитывая, что средний возраст российского промышленного оборудования — 22 года и оно безнадежно устарело и с технической, и с моральной точки зрения, именно лизинг может стимулировать модернизацию нашей экономики. Одним из способов сохранения финансирования лизинга является открытие кредитных линий в объеме до 43 млрд. рублей, на срок до 3 лет по ставке не выше ставки рефинансирования.¹

Уже в первом квартале 2009 года лизинговым компаниям будут выделены кредиты на сумму 7 млрд. рублей. Такое решение было принято Правительством РФ.²

На Международной конференции в Барселоне разработан ряд рекомендаций, которые позволят стабилизировать деятельность лизинговых компаний в период кризиса и сохранить индустрию лизинга. Эти рекомендации предполагают:

- предоставление лизинговым компаниям право на получение кредитов на поддержание ликвидности и на реализацию новых проектов. Это позволит повысить контроль над обоснованным использованием государственных средств;
- предусматривать при выдаче кредитов банкам адресность их использования, указав, что в определенном объеме они должны быть направлены для реализации инвестиционных проектов, включая лизинговые;
- ввести мораторий на одностороннее повышение банками ставок по уже заключенным договорам;
- предусмотреть введение в действие механизма ускоренной амортизации с коэффициентом не выше трех при линейном методе начисления амортизации для первых трех амортизационных групп с 1 января 2010 года;
- законодательно закрепить в Налоговом кодексе право лизинговых компаний на использование инвестиционной льготы, предоставленной производственным предприятиям.³

Осуществление предложенных мер позволит, по мнению участников конференции, сохранить активность лизинговых компаний, которые аккумулируют интересы предприятий и организаций в инвестиционной области. Однако для того, чтобы влияние финансового кризиса для лизингового

¹ Лизинг в России и мировой финансовый кризис [Электронный ресурс] / Информационный портал Эксперт оборудование - 2009. – Режим доступа:
http://www.obo.ru/?lang=ru&option=message&mess_id=115

² Меры Правительства стабилизируют лизинговую отрасль [Электронный ресурс] / Информационный портал All-leasing – 2008. – Режим доступа:
<http://www.all-leasing.ru/news/detail/6500/>

³ Финансовый кризис и парадоксы лизинга [Электронный ресурс] / Информационный портал Эксперт оборудование - 2009. – Режим доступа:
http://www.obo.ru/?lang=ru&option=message&mess_id=1230

рынка было не столь разрушительным, необходим даже не набор комплекса мер, а серьезная государственная программа. Разработка такой программы возможна, и даже необходима, в рамках общей антикризисной программы, о которой заявляет правительство. Именно в этой программе должны быть определены те отрасли, которые, прежде всего, получают государственную поддержку, а значит и те лизинговые компании, которые работают в данном сегменте рынка. Реализация значительных контрактов и появление достаточных источников средств может дать дополнительный толчок развитию рынка лизинга.

С учетом направлений антикризисной программы ряд лизинговых компаний смогут пересмотреть свои товарные портфели, расширить перечень услуг, оказываемых лизингополучателю. На лизинговом рынке смогут формироваться новые сегменты и внедряться новые виды лизинга. Для этого и должны использоваться средства кредитных линий под контролем государства. Такой контроль необходим, чтобы обеспечить выполнение программы по поддержке лизингового бизнеса и оценить эффективность использования выделенных средств. Целевой характер государственной программы позволит также обеспечить информационную и финансовую прозрачность, которых так не хватает лизинговому рынку, и снизить риски его участников.