

УДК 336.6

ИССЛЕДОВАНИЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛИЗИНГОВЫХ ОПЕРАЦИЙ

Фролова В.В.,

*к.э.н., доцент кафедры финансов и кредита,
Краснодарский филиал РЭУ им. Г.В. Плеханова,
Краснодар, Россия*

Алексеева Е.В.,

*магистрант кафедры финансов и кредита,
Краснодарский филиал РЭУ им. Г.В. Плеханова,
Краснодар, Россия*

Аннотация

Лизинг с финансовой точки зрения представляется альтернативой банковскому кредитованию и часто по совокупности условий договора предпочтительней для потенциальных покупателей оборудования, спецтехники или транспортных средств. Оценить объемы российского рынка лизинговых операций, определить тенденции и проблемы его развития можно на основе классических методов статистического анализа, что и определило выбор темы исследования. В статье проведено исследование российского рынка лизинговых операций и определены основные тенденции его развития.

Ключевые слова: лизинговые операции, лизинговые платежи, страхование, договор лизинга

RESEARCH OF RUSSIAN LEASING OPERATIONS MARKET

Frolova V. V.,

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Finance and Credit,

Krasnodar branch of Plekhanov Russian University of Economics,

Krasnodar, Russia

Alekseeva E.V.,

Master of the Department of Finance and credit,

Krasnodar branch of Plekhanov Russian University of Economics

Krasnodar, Russia

Annotation

From a financial point of view, leasing seems to be an alternative to bank lending and, often based on a set of contract terms, it is preferable for potential buyers of equipment, machinery or vehicles. The volumes of the Russian leasing operations market can be assessed, trends and problems of its development can be determined on the basis of classical methods of statistical analysis, which determined the choice of the research topic. The article conducted a study of the Russian leasing market and identified the main trends in its development.

Keywords: leasing operations, leasing payments, insurance, lease agreement

В современных условиях финансово-экономических отношений хозяйствующий субъект, чья деятельность может быть охарактеризована как капиталоемкая, в первую очередь должен следить за физическим и моральным состоянием производственных основных фондов, с тем чтобы обеспечить их бесперебойное функционирование. С целью обновления основных производственных фондов может осуществляться их капитальный ремонт и модернизация. Но

такие меры не помогут в том случае, если производственное оборудование морально устарело.

На момент возникновения потребности в качественном обновлении объектов основных фондов у организации может быть недостаточно собственных источников их финансирования. В практической деятельности решение указанной проблемы видится в банковском кредитовании либо в лизинговом финансировании. Последний вариант обладает рядом преимуществ.

К числу основных преимуществ заключения лизинговой сделки можно отнести следующие:

- не нужно освобождать финансовые ресурсы или брать банковские кредиты;

- происходит экономия на налогах, так как приобретенный автомобиль сразу переводится на баланс арендатора. В результате, лизингополучатель имеет возможность использовать ускоренные схемы амортизации и добиться уменьшения налогов;

- нет необходимости регистрировать транспортное средство, что снижает налоговые отчисления;

- все платежи по лизингу погашаются при использовании взятой в лизинг автотехники, так как она сама себя окупает. То есть приобретатель запускает транспорт в оборот и лизинг будет оплачиваться из средств, которые пойдут от эксплуатации машины;

- транспортный лизинг предоставляет возможность отсрочки платежа. Также при оформлении договора лизингодатель практически не обращает внимание на финансовые возможности клиента. График выплат платежей составляется такой, который наиболее будет подходить клиенту;

- лизингодатель берет на себя ответственность регистрации транспортных средств, прохождения плановых техосмотров, урегулирование конфликтов при

ДТП. Иначе говоря, лизинг – это не аренда и не кредит, а комплекс дополнительных услуг, которые экономят время клиенту;

- при лизинге возможно автомобиль поменять, а также его вернуть. Менять машины можно даже каждый год, но при условии, что определенная часть стоимости уже погашена.

По результатам 2017 года, динамика инвестиций в основные средства была существенно более низкой – в 4 раза ниже: если ВВП за три года вырос на 21%, то инвестиции в основной капитал лишь на 5,4% (по данным Федеральной службы государственной статистики РФ). Лизинг при этом оказался высокочувствительным к проблемам в экономике – объем новых сделок сокращался и в 2014, и в 2015 году, и только с 2016 года начал отыгрывать падение, однако стремительными темпами (пока до уровня 2014 года). Прирост объема новых сделок составил за прошлый год чуть более 30% - таких высоких темпов прироста не было с 2011 года (рисунок 1).

В 2016 году на рынке вновь проявилась ярко выраженная сезонность (успешный IV квартал года) и зависимость от капиталоемких сегментов. Доля IV квартала в сумме новых договоров лизинга составила около 40%, преимущественно благодаря резкому росту крупных сегментов – ж/д и авиатехники.

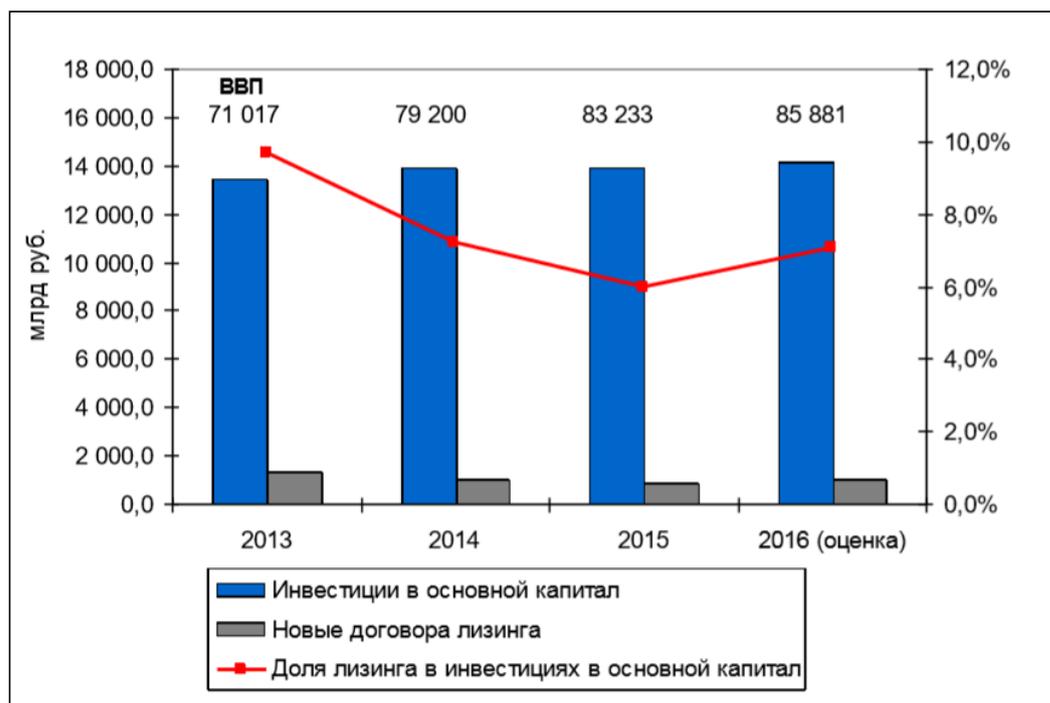


Рис. 1 – Динамика показателей, характеризующих лизинговую деятельность в РФ

Сегменты автотехники (и грузовой, и легковой) росли также достаточно высокими темпами, но более равномерно в течение года. Значительную поддержку сегменту автотранспорта оказала госпрограмма субсидирования покупок грузового и коммерческого транспорта.

Национальное Рейтинговое Агентство совместно с журналом Лизинг Ре-вью провело анкетирование лизинговых компаний, и в том числе, ранее не участвовавших в исследованиях рынка. Такие компании-участники предпочли предоставить данные на условиях конфиденциальности. На 20 компаний, приславших анкеты (общее количество респондентов - 50) приходится 6,3 млрд руб. лизингового портфеля на 01.10.2017, около 1,5 млрд руб. новых сделок за 9 месяцев 2017 и почти 1 тыс. обслуживаемых клиентов.

Из указанных 20 непубличных небольших компаний 7 имеют капитал ниже планируемого минимума в 20 млн. руб. (в соответствии с реформой, проводимой Центральным банком РФ, в сумме им потребуется докапитализация на

90 млн. руб.), три имеют капитал свыше 70 млн. руб., десять – от 20 до 70 млн. руб. (таким компаниям для достижения максимальных требований потребуется изыскать около 200 млн. руб.).

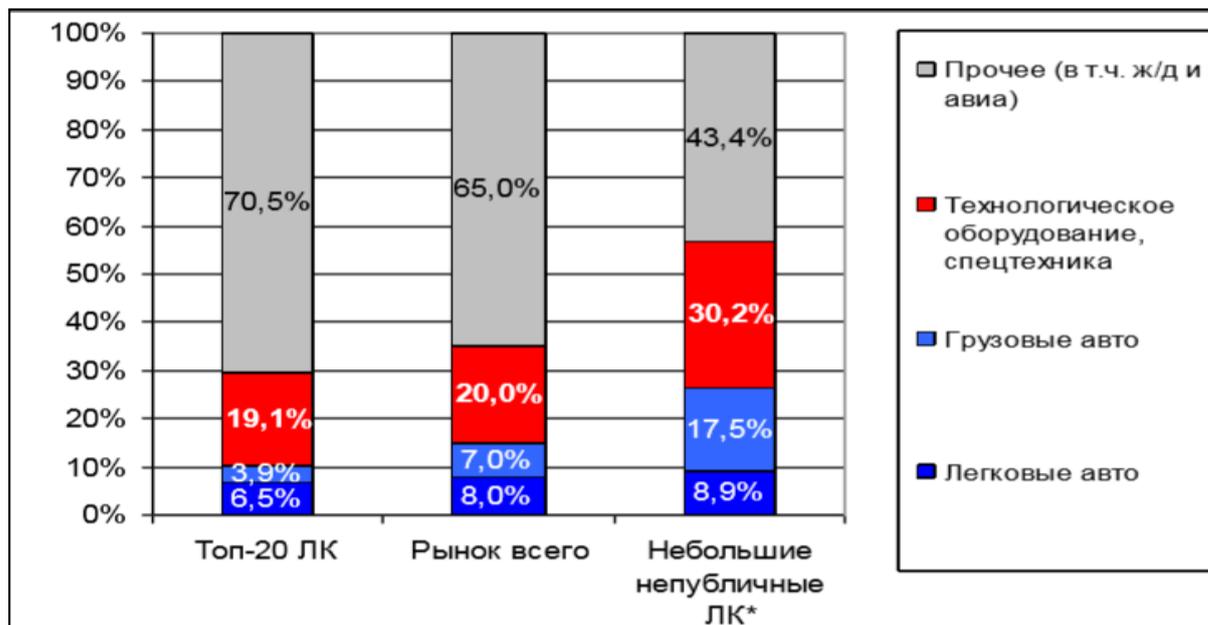


Рис. 2 – Усредненная структура лизингового портфеля российских лизинговых компаний по состоянию на 01.10.2017г., %

Как показали результаты исследования, все непубличные компании оказались из сектора малого бизнеса. Как следствие, для них недоступны сегменты крупных сделок (ж/д и авиатехника), при этом в портфеле таких компаний значительно большую долю занимает технологическое производственное оборудование, что наглядно отражено на рисунке 2.

После оживления рынка лизинговых сделок в 2016 году, 2017 год стал периодом замедления его динамики – темпы прироста снизились на 5%; при этом объем новых сделок достиг уровня 1,1 трлн руб. Крупнейшие сегменты рынка – это лизинг авиатехники и подвижного состава (по данным Федеральной службы государственной статистики РФ).

Развитию сегмента ж/д транспорта отчасти способствовала госпрограмма субсидирования покупки инновационных вагонов, однако ее объем на 2017 год

сокращен вдвое – с 10 до 5 млрд руб., что спровоцировало спад в сегменте лизинга. Впервые введенная программа поддержки закупки локомотивов значительно меньше по объему - 400 млн руб. Сегменты ж/д и авиатехники зачастую доступны только крупным государственным компаниям, в связи с чем сохраняется высокая доля таких компаний на рынке – на уровне 45-55% за последние 5 лет. В 2017 году доля госкомпаний составила 49,7 процентов.

Усредненная структура небольших лизинговых компаний представлена на рисунке 3.

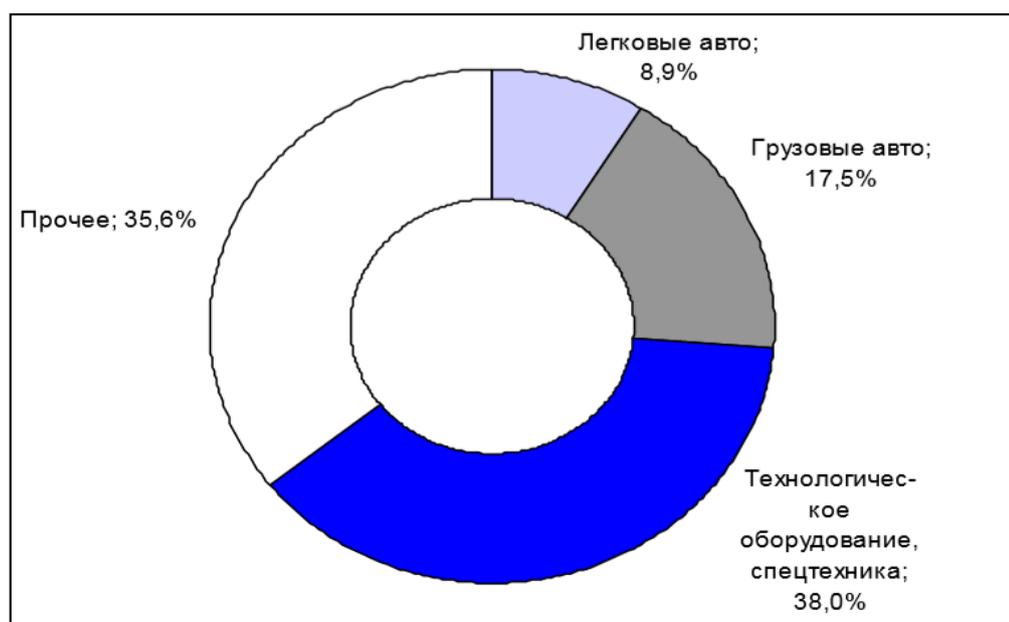


Рис. 3 – Усредненная структура небольших лизинговых компаний по состоянию на 01.10.2017г., %

Наибольший прирост объемов лизинговых операций в течение анализируемого периода наблюдался в сегменте лизинга автотранспорта (26,8 процентов), что связано, с одной стороны, с привлекательностью данного сегмента для лизинговых компаний (ликвидность имущества и низкая концентрация риска на клиента), а с другой - с увеличением финансирования госпрограммы поддержки вдвое, что расширило базу потенциальных лизингополучателей.

Таким образом, в 2017 году рынок лизинга замедлил темпы прироста объемов – до 5%.

Можно выделить несколько причины появления такой тенденции.

Во-первых, сделки по авиатехнике характеризуются длительными сроками проработки;

Во-вторых, в сегменте ж/д лизинга вдвое сокращена программа субсидирования покупок инновационных вагонов, что может замедлить рост сегмента.

На фоне выявления проблем у крупнейших участников рынка, подготовлена реформа отрасли, которая затронет, в частности, вопросы управления рисками потери финансовой устойчивости и достаточности капитала. В 2016 году появилась и стала активно развиваться идея регулятора (Банк России) включить лизинговую отрасль в контур финансового надзора в той или иной форме.

В рамках реформирования финансового сектора экономики Банком России намечены планы по совершенствованию системы финансового надзора в области лизинговой деятельности. Следует отметить, что подход Банка России к решению данного вопроса достаточно либерален и предполагает передачу части своих полномочий к так называемым саморегулируемым организациям. Кроме всего прочего, основными задачами функционирования таких организаций будет являться, во-первых, непосредственно контроль финансовых аспектов деятельности лизинговых компаний, а с другой стороны - составление текущих отчетов для Банка России.

Важно отметить, что реформирование сектора финансовых услуг предполагает и решение вопросов в части совершенствования форм финансовой (бухгалтерской) отчетности российских лизинговых компаний с целью обеспечения их соответствия международным нормам, введение новых требований к достаточности капитала, а также к качеству риск-менеджмента и корпоративного управления. Если рассматривать проект решения Банка России, то среди требований к достаточности капитала лизинговых компаний можно выделить

установление минимального уровня собственных средств в размере 70 миллионов рублей для так называемых универсальных компаний и 20 миллионов рублей – для компаний, которые специализируются на работе с малым и средним бизнесом.

Очевидно, что результатом реформирования сегмента лизинговых сделок будет снижение уровня рисков при проведении операций, что стабилизирует рынок и окажет благоприятное влияние на всех его участников с финансовой точки зрения.

Введение требования об участии в профильной саморегулируемой организации и исключительности названия лизинговой компании позволят очистить реестр юридических лиц от компаний, не занимающихся лизингом и впервые за 20 лет увидеть полную достоверную картину рынка. Кроме того, это также потребует от ряда банков, проводивших операции лизинга со своего баланса, выделить эту часть бизнеса в обособленное юридическое лицо. Представляется, что число таким образом вновь созданных компаний не превысит 30-50 единиц. Тем же банкам, у кого объем операций лизинга был незначительным, очевидно, будет выгоднее создать совместные программы с лизинговыми компаниями банков-партнеров.

Таким образом, подводя общий итог, отметим, что после завершения реформирования отрасли из нее может уйти от 70 до 80% юридических лиц, так или иначе связанных с лизинговыми операциями (исходя из оценки общего числа таких юридических лиц на уровне около 2000 единиц).

Прозрачность деятельности оставшихся и достоверность статистической информации о лизинговых операциях в России существенно повысятся. В течение ближайших 3 лет к сотне традиционно открытых рыночных лизингодателей может прибавиться еще пара сотен «вышедших из тени», а объемы рынка - увеличиться на 20-30% за счет появления новых данных о сделках (данная оценка

строится на предположении, что ключевой объем лизинговых операций в стране приходится все же на известные лизинговые компании) [1].

Библиографический список:

1. Хасанова, Л.Ф. Моделирование и прогнозирование объема инвестиций в основной капитал / Л.Ф. Хасанова // Аллея науки. – 2017. – Т.1, № 8. – С. 297-301.

2. Плешакова, Т.Г. Оптимизация структуры капитала организации в системе управления финансовыми ресурсами: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.10. / Плешакова Татьяна Георгиевна. – Ставрополь. 2008. – 231 с.

3. Graeve, F.D., Jonghe, O.D., Vennet, R.V. The determinants of pass-through of market conditions to bank retail interest rates in Belgium, National Bank of Belgium // Working Paper. 2016. № 47.

Оригинальность 80%