

Лизинговый катализатор

Татьяна Балыкина

Российский рынок лизинга автомобильной техники восстанавливается после экономического кризиса. Объем новых лизинговых сделок по автомобилям в прошлом году вырос в разы, как, впрочем, и количество заключенных контрактов. Учитывая такие показатели, многие участники рынка придерживаются позитивных прогнозов на год текущий. Есть ли действительно повод для оптимизма?

Прошедший 2010 год для российского рынка автолизинга стал переломным. Показатели по лизингу автомобильной техники увеличивались в течение всего года. Но докризисного уровня отечественный рынок финансовой аренды автомобилей пока не достиг. Вместе с тем, в 2010 г., по сравнению с 2009 г., ситуация на российском рынке автолизинга существенно улучшилась. Выражалось это не только в увеличении объема и количества сделок, но и в условиях предоставления техники в лизинг, предлагаемых потребителям.

Для многих лизинговых операторов 2009 г. стал самым тяжелым. По мнению представителей ряда компаний, именно в этом году рынок достиг «дна», то есть самой нижней точки. В 2009 г. лизинговые компании стремились любыми способами перестраховаться. В частности, они увеличивали размер аванса, который тогда составлял, как минимум, 20-30%; снижали сроки предоставления техники — до двух-трех лет; повышали процентные ставки; требовали от потенциальных клиентов предоставить максимальный набор документов, в особенности финансовых; скрупулезно изучали кредитные истории и т.д.

Кроме того, лизинговые операторы в целом весьма осторожно подходили к одобрению сделок, предпочитая иметь отношения либо с проверенными клиентами, либо с компаниями, работающими в достаточно стабильных сферах экономики. В подобных условиях небольшим компаниям, фирмам из «неперспективных» секторов экономики и компаниям, находящимся на этапе start-up, получить технику в лизинг было не просто сложно, но иногда невозможно.

В 2010 г. ситуация изменилась в лучшую сторону. В числе основных факторов, способствовавших выздоровлению российского рынка автолизинга, следует отметить, прежде всего, стабилизацию макроэкономической ситуации. Стали восстанавливаться потребительская и деловая активность. Улучшились условия предоставления финансовых ресурсов в банках. Кроме того, сами лизинговые компании устали от ожидания «лучших времен», довольствуясь минимальными объемами бизнеса, который во многом был представлен лишь пролонгированными сделками. В итоге лизинговые операторы, понимая, что идут на риск, выбирали либеральную политику развития.

Лизинговые компании стали более лояльно относиться к потенциальным клиентам, снижая требования к их финансовым возможностям. Также увеличились сроки предоставления автомобилей в лизинг, которые теперь могли достигать пяти-семи лет. Кроме того, некоторые лизинговые компании снизили размеры первоначального взноса — до 15%, процент удорожания — до 5-7%. Причем некоторые компании в течение 2010 г. прибегали к неоднократному снижению ставок.

Изменение ценовых параметров предложения стало, пожалуй, одним из самых значимых шагов, на который решились лизинговые операторы в прошлом году. Конечно, каждая компания к решению подобных вопросов подходила по-своему, и многое при этом зависело от конкретного сегмента автомобильной техники, собственных финансовых возможностей и финансового состояния потенциальных клиентов. Тем не менее, результат подобной политики оказался очевидным, позитивные тенденции на рынке усилились.

Кроме того, по мнению многих экспертов, положительное влияние на рынок оказала и государственная поддержка компаний, работающих с субъектами малого предпринимательства, через кредитование Российского Банка Развития.

Положительный тренд

По предварительным оценкам консалтингового агентства «Территория лизинга», объем нового бизнеса лизинговых компаний, включая сегменты легковых, грузовых автомобилей, автобусов, дорожно-строительной и другой техники специального назначения, по итогам 2010 г. составит 145-150 млрд. руб. Темпы прироста, по сравнению с показателями 2009 г., оказались выше в десятки, если не в сотни раз, в зависимости от сегмента. Непосредственно участники рынка оценивают эти объемы по-разному, и такие оценки иногда существенно отличаются от официальных данных. При этом и независимые эксперты, и представители лизинговых компаний высказывают достаточно позитивные мнения по поводу состояния данного рынка в прошлом году.

«Лизинговая отрасль в целом и рынок автолизинга, в частности, постепенно приходят в норму. Наблюдается увеличение объемов вновь заключаемых лизинговых сделок. При этом автолизинг демонстрирует самые высокие темпы роста по сравнению с другими секторами, — говорит генеральный директор Консалтингового агентства «Территория лизинга» Оксана Солнышкина. — Вместе с тем, необходимо учитывать особенность рынка последних нескольких лет, когда основная доля вновь заключаемых лизинговых сделок приходилась на лидеров рынка.

Показатели остальных лизинговых компаний не столь впечатляют, хотя также демонстрируют положительную динамику».

Мнение независимого эксперта во многом поддерживает и директор по развитию бизнеса Государственной Транспортной Лизинговой компании (ГТЛК) Владимир Добровольский, который также отмечает, что ситуация на российском рынке автолизинга в 2010 г. стабилизируется. Улучшение положения на рынке автолизинга еще более очевидно на фоне тяжелой ситуации, сложившейся в 2009 г., говорит эксперт.

Кроме того, представитель ГТЛК обращает особое внимание на роль государственных лизинговых компаний. «Кризис показал, насколько неустойчивой может быть деятельность коммерческих лизинговых компаний. В частности, в 2009 г. объем лизинговых операций сократился на 56%. Произошло это во многом из-за приостановления финансирования некоторых частных лизинговых компаний или их банкротства. Резкое сокращение финансирования поставило под угрозу планы предприятий по модернизации транспортных парков, а также создало трудности для производителей транспорта по осуществлению сбыта с использованием механизма лизинга. В таких условиях государственные лизинговые компании призваны стабилизировать рынок лизинга, защитить интересы как поставщиков, так и лизингополучателей в условиях колебаний экономической конъюнктуры», — поясняет Владимир Добровольский.

Положительные оценки о состоянии российского рынка автолизинга в 2010 г. высказывает и представитель одной из независимых лизинговых компаний — ГК «Интерлизинг». «В 2010 г. рынок находился на этапе восстановления после кризиса, причем темпы восстановления оказались даже несколько выше, чем прогнозировалось. В течение прошлого года на рынке отмечалась ярко выраженная тенденция улучшения условий финансирования. В результате к концу 2010 г. многие параметры финансирования вернулись на докризисные значения», — отмечает начальник отдела организации продаж ГК «Интерлизинг» Вячеслав Спириков.

Соглашаются с высказанными ранее оценками и в одной из кэптивных лизинговых компаний — Лизинговой компании «КАМАЗ». При этом заместитель генерального директора по продажам ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ» Дмитрий Терентьев обращает внимание на заметное улучшение ситуации во второй половине года.

«В целом ситуацию 2010 г. можно охарактеризовать как начало восстановления автолизинга. В середине года лизинговые компании начали получать финансирование со стороны банков под значительно меньшие ставки, чем это было в 2009 г. и начале 2010 г., что позволило сформировать более доступные предложения клиентам. Это положительно сказалось на спросе со стороны лизингополучателей, особенно во втором полугодии 2010 г., — поясняет Дмитрий Терентьев. — В 2010 г. возросла активность лизинговых компаний по всем направлениям: повысился рекламный бюджет, началась более интенсивная работа с уже существующей базой клиентов и поставщиками автомобилей. Часть лизинговых компаний возобновили финансирование новых клиентов, чего лизинговые операторы старались избегать на пике кризиса».

С возвращением на рынок

Существенное падение потребительского спроса на услуги автолизинга в 2009 г. не могло не сказаться на политике лизинговых компаний. Некоторые из представителей российского рынка финансовой аренды заняли выжидательную позицию, часть компаний приостановили деятельность по автомобильному направлению, на рынке появились банкроты.

С улучшением ситуации многие лизинговые операторы возобновили работу в данном сегменте. Но возвращение некоторых компаний на рынок происходило достаточно медленно. Как правило, это относится к небольшим компаниям. Таким образом, кризис во многом стал катализатором структурных изменений на российском рынке автолизинга.

«На сегодняшний день число лизинговых компаний, фактически осуществляющих лизинговые операции, в целом

увеличилось. При этом продолжается процесс консолидации рынка, уходят малые и средние лизинговые компании с плохим финансовым состоянием, которые не смогли справиться с последствиями кризиса, и появляются новые игроки, — говорит Оксана Солнышкина. — Среди новых лизинговых компаний есть представители как кэптивных и внутрихолдинговых компаний, так и компаний с государственным участием. При этом лизинговые компании, занимавшие на рынке автолизинга лидирующие позиции, еще больше их укрепили».

Представитель ГТЛК обращает внимание на достаточно низкие темпы восстановления деловой активности некоторых компаний. «В результате кризиса количество лизинговых компаний существенно сократилось. В 2010 г. некоторые компании возобновили финансирование, однако их число на данный момент заметно ниже, чем в 2007-2008 гг. По нашей оценке, в настоящее время на рынке представлено не более 60% лизинговых компаний из тех, которые представляли услуги автомобильного лизинга до кризиса», — уточняет Владимир Добровольский.

Вячеслав Спириков из «Интерлизинга» говорит о том, что «основные изменения на рынке, с точки зрения количества участников, произошли в 2009 г. 2010 год оказался в этом плане достаточно стабильным». Также эксперт обращает внимание на еще одну заметную тенденцию, связанную с выходом государственных компаний в сегмент розничного лизинга.

Дмитрий Терентьев из Лизинговой компании «КАМАЗ» приводит статистику по сегменту лизинга грузовых автомобилей, в котором в 2010 г., по оценкам эксперта, активно работали не менее 70 лизинговых компаний, предоставляя клиентам широкий выбор финансовых продуктов и объектов лизинга.

В центре внимания

Несмотря на негативные тенденции на российском рынке автолизинга в результате кризиса, лизинг автомобильной техники сохранил свою привлекательность для многих представителей рынка финансовой аренды.

«Поскольку большинство лизинговых компаний в России являются универсальными, автомобильный лизинг всегда присутствует в их портфелях, так как является достаточно безрисковым видом сделок. Интерес к данному сегменту не только останется, но и будет расти со стороны всех участников рынка, — говорит Оксана Солнышкина. — Вместе с тем, несмотря на то, что объемы рынка значительны, многим универсальным лизинговым компаниям становится все сложнее конкурировать с лидерами рынка автолизинга, особенно в Центральном и Северо-Западном федеральных округах».

О приоритетном направлении автомобильного лизинга говорит и представитель ГТЛК. Вместе с тем, подобная расстановка акцентов во многом связана со статусом государственной компании и возложенными на нее задачами. «Основным направлением деятельности ГТЛК в 2010 г. являлся лизинг транспорта, а также оборудования для предприятий дорожного хозяйства. Мы продолжаем активизировать все направления работы в транспортной отрасли — а это не только лизинг грузового и пассажирского транспорта, но и водного, железнодорожного транспорта, аэропортного оборудования. В настоящее время приоритетным для нас остается именно лизинг автомобильного транспорта, дорожно-строительной и эксплуатационной техники», — уточняет Владимир Добровольский.

В ГК «Интерлизинг» сегменту автолизинга также уделяется значительное внимание. «Автолизинг является одним из приоритетных направлений для ГК «Интерлизинг». Акцент на его развитии делался как до кризиса, так и после. Более того, в текущем году компания расширяет этот бизнес. В 2011 г. ГК «Интерлизинг» открывает направление операционного лизинга легковых автомобилей под брендом «Рентал Флит», — говорит Вячеслав Спиров.

«Наша компания целенаправленно работает на рынке лизинга грузовых автомобилей общей массой 14-40 т, занимаясь продвижением автотехники крупнейшего отечественного производителя на протяжении уже восьми лет. При этом мы ни на день не прекращали финансирование сделок по приобрете-

нию автотехники производства КАМАЗ», — отмечает Дмитрий Терентьев из Лизинговой компании «КАМАЗ».

Показатели спроса

Многие представители российского рынка автолизинга подтверждают увеличение спроса в 2010 г.

«Спрос на лизинг автомобилей в течение 2010 г. только рос, причем во всех сегментах. Наибольшие темпы прироста наблюдались в сегментах грузового автотранспорта, дорожно-строительной техники и техники специального назначения», — говорит директор консалтингового агентства «Территория лизинга» Оксана Солнышкина.

«В течение 2010 г. в компании ГТЛК отмечался существенный постоянный рост заявок от лизингополучателей. По сравнению с началом 2010 г. их количество возросло более, чем на 50%. Растущий спрос позволил увеличить портфель компании в течение года в пять раз — до 12,5 млрд. руб., — уточняет Владимир Добровольский. — Постоянный рост активности лизингополучателей в течение года вывел ГТЛК на лидирующие позиции в лизинге техники для ремонта и содержания дорог, а также пассажирских автобусов».

Увеличение спроса в 2010 г. стимулировало более активное взаимодействие лизингового оператора и отечественных автопроизводителей. ГТЛК стала ключевым партнером КАМАЗа — поставки для ГТЛК составили 6,5% продаж грузовой техники КАМАЗ на российском рынке. Кроме того, развивалось сотрудничество с Группой ГАЗ, в результате на рынок было поставлено около 500 ед. техники этого производителя.

Значительно увеличились показатели по автомобильному лизингу в ГК «Интерлизинг». «В 2010 г., по сравнению с 2009 г., прирост объема нового бизнеса по направлению автолизинга в нашей компании составил более 250%», — говорит Вячеслав Спиров.

В Лизинговой компании «КАМАЗ», по словам заместителя генерального директора по продажам Дмитрия Терентьева, прирост стоимости заключенных в 2010 г. договоров, по отношению к 2009 г., составил более 70%.

Перспективы развития

Будущее российского рынка автомобильного лизинга представляется в основном оптимистичным. Во многом это будет обусловлено сохранением стабильного макроэкономического положения. Во всяком случае, на подобные прогнозы хотели бы рассчитывать представители отечественного рынка финансовой аренды автомобилей.

Генеральный директор консалтингового агентства «Территория лизинга» Оксана Солнышкина также склонна придерживаться позитивной точки зрения. При реализации оптимистичного сценария для российского рынка автолизинга, по мнению эксперта, будут характерны несколько тенденций. В частности, в 2011 г. прирост российского рынка автолизинга составит в среднем 50-60%. Участники рынка, наряду с финансовым лизингом, будут развивать и другие виды финансовых услуг. Также следует ожидать увеличения доли операционного лизинга. Произойдут некоторые изменения и в структуре рынка. В частности, будет отмечаться усиление позиций компаний с государственным участием. Кроме того, не исключено появление на рынке новых игроков, в том числе с иностранным участием.

Кроме того, Оксана Солнышкина обращает внимание на правовые изменения, которые могут серьезно повлиять как на объемы рынка, так и на его структуру. «В числе предлагаемых мероприятий в области налоговой политики, планируемых к реализации в 2011 г. и в плановом периоде 2012-2013 гг., обозначенных Минфином РФ в рамках опубликованного документа «Основные направления налоговой политики Российской Федерации на 2011 г. и на плановый период 2012-2013 гг.», озвучена необходимость проведения анализа применения повышающих коэффициентов в отношении амортизируемых основных средств. Речь идет о целесообразности сохранения нормы о применении повышающих коэффициентов в отношении амортизируемых основных средств, являющихся предметом договора финансовой аренды», — говорит эксперт.

Возможная отмена ускоренной амортизации может негативно отразиться на рынке. «Усилится процесс по изменению состава и количества реально работающих в данной отрасли игроков. Значительно сократится число лизинговых компаний. При этом компаниям придется искать альтернативные пути развития бизнеса. В качестве одного из таких путей может быть оперативный (операционный) лизинг. Лизинговые компании могут стать еще ближе к клиенту и, помимо просто финансирования, предоставлять лизингополучателям дополнительные услуги: консультирование по юридическим, бухгалтерским особенностям лизинга; регистрация транспортных средств, помощь на дорогах, страхование и т.д. В такой ситуации единственный путь развития компаний, наряду с оперативным лизингом, будет связан с расширением набора дополнительных услуг, — говорит эксперт. — Но сегодня эта перспектива для многих лизинговых компаний является маловероятной по следующим причинам. Предоставление имущества в оперативный (операционный) лизинг требует совершенно других подходов к ведению бизнеса, оценки рисков, требует наличия соответствующей инфраструктуры (стоянки, ремонтные площадки, персонал и т.д.), в отличие от финансового лизинга. Число компаний, которые готовы переквалифицироваться, крайне невелико. Кроме того, развитие данного бизнеса требует дополнительных финансовых вложений, а лизинговые компании сегодня не обладают достаточным свободным оборотным капиталом для осуществления новых инвестиций, несут убытки по проблемной к взысканию задолженности, финансовая отчетность многих из них выглядит малопривлекательной для потенциальных инвесторов».

В этом случае перспективы, которые могут ожидать как представителей российского лизингового рынка, так и их потребителей, выглядят уже не такими оптимистичными. «В наибольшей степени в итоге пострадают представители малого и среднего бизнеса, которые лишатся преимущества лизинговых сделок. Финансовый лизинг, как наиболее

доступная форма привлечения внешнего финансирования для малого и среднего бизнеса, станет неэффективным.

Интерес к лизингу сохранится только у тех компаний, которые будут рассматривать его не как финансовый инструмент, а как сервисную услугу, позволяющую приобретать имущество с минимальным взносом и широким набором сопутствующих услуг; либо у компаний, реализующих проекты с государственным участием», — заключает эксперт.

Представитель ГТЛК так же, как и независимый эксперт, в целом придерживается оптимистичных точек зрения, вместе с тем выражая опасения по поводу возможных изменений в правовом поле.

«В 2010 г. наблюдалось восстановление объемов сделок автолизинга, что позволяет прогнозировать дальнейшее улучшение ситуации в 2011 г., при условии сохранения стабильной макроэкономической конъюнктуры. Как показал опыт последних 10 лет, лизинг остро реагирует на изменения в экономике. В условиях экономического роста активность рынка лизинга повышается в три-четыре раза быстрее, чем в среднем экономика. В условиях спада лизинговый рынок сокращается значительно, чем другие отрасли. Стабилизирующим фактором для российского рынка является широкое присутствие крупных лизинговых компаний банковского сектора и государственных компаний, деятельность которых в меньшей степени зависит от колебаний экономической конъюнктуры, — говорит Владимир Добровольский из ГТЛК. — Необходимо также учитывать, что в настоящее время обсуждается возможность отмены ускоренной амортизации при лизинге. Это решение может в значительной степени определить вектор развития отрасли на ближайшие годы. Безусловно, преимущества лизинга основаны не только на ускоренной амортизации, но и на эффективном управлении рисками, возможности предоставлять клиентам долгосрочное финансирование при низких ставках. Однако отмена ускоренной амортизации при лизинге может негативно сказаться на транспортной отрасли.

Модернизация основных фондов для таких предприятий в значительной степени будет затруднена».

В позитивных изменениях на рынке уверены и представители ГК «Интерлизинг», и специалисты Лизинговой компании «КАМАЗ». «В 2011 г. сегмент автолизинга будет демонстрировать стабильный рост. Безусловно, его темпы станут уже не такими высокими, как в период восстановления после кризиса. Доля лизинга в общем объеме продаж автомобилей еще невелика, что свидетельствует о большом потенциале развития сегмента автолизинга», — полагает начальник отдела организации продаж ГК «Интерлизинг» Вячеслав Спиридов.

«Мы оцениваем темпы роста рынка лизинга грузовых автомобилей в 2011 г. как очень серьезные. Согласно прогнозам, он вырастет практически на 100% и составит более 12 тыс. грузовых автомобилей общей массой 14-40 т. В этих условиях наша компания будет опираться на серьезный ресурс товаропроизводящей сети ОАО «КАМАЗ». Совместно с ОАО «ТФК «КАМАЗ» мы ведем активную работу по внедрению в стандарт дилерской сети технологий реализации лизинговых продуктов», — заключает заместитель генерального директора по продажам ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ» Дмитрий Терентьев.

Российский рынок автолизинга возвращает утраченные позиции. На полное восстановление докризисных показателей, по разным оценкам, потребуется от одного до трех лет. Насколько долгим окажется этот период в действительности, во многом будет зависеть не только от макроэкономической ситуации, правовых изменений, но и от политики непосредственно лизинговых операторов. По мнению некоторых экспертов, отечественный рынок лизинга, в том числе и автомобильного, пока не достиг достаточного уровня клиентоориентированности. Возможно, кризис заставит представителей российского рынка финансовой аренды изменить данную ситуацию, и этот рынок, при прочих благоприятных факторах, станет одним из катализаторов российского автомобильного рынка.