

Обзор «Рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели» подготовили:

Роман Романовский,
ведущий эксперт отдела рейтингов кредитных институтов

Галина Береговая,
ведущий эксперт отдела рейтингов кредитных институтов

Михаил Доронкин,
Заместитель руководителя отдела рейтингов кредитных институтов

Станислав Волков,
руководитель отдела рейтингов кредитных институтов

Павел Самиев,
заместитель генерального директора

РЫНОК ЛИЗИНГА ПО ИТОГАМ 2012 ГОДА: ВАГОНЫ ПОДВЕЛИ

АНОНСЫ

По итогам 2012 года оправдались самые пессимистичные прогнозы – прирост рынка близок к нулю (1,5%)...

Стр.

Торможение рынка обусловлено, прежде всего, снижением активности в сегменте ж/д техники, много лет игравшем роль драйвера рынка...

Стр.

Тройка лидеров рынка второй год подряд не меняется ни по составу, ни по позициям компаний в рэнкинге – это ОАО «ВЭБ-лизинг», ОАО ВТБ Лизинг и ГК «Сбербанк Лизинг»...

Стр.

Концентрация новых сделок на топ-10 крупнейших компаний немного снизилась и составила 63% по итогам 2012 года против 66,5% в 2011 году...

Стр.

Главная тенденция в разрезе видов оборудования в 2012 году – снижение доли железнодорожной техники – лидирующего сегмента рынка. Причинами торможения сегмента стали наметившееся перепроизводство вагонов, коррекция цен на подвижной состав, падение ставок аренды и сокращение объема грузоперевозок в 2012 году...

Стр.

На фоне неопределенности рынка и для понимания компанией точек роста в будущем необходимо иметь четкую стратегию развития либо бизнес-план. Среди респондентов (91 компания), ответивших на соответствующие вопросы исследования, 85 компаний (или 93%) имеют разработанные бизнес-планы развития на 2013 год...

Стр.

Наличие долгосрочной стратегии (на период свыше года) подтвердило 46% опрошенных компаний – таким образом, по нашей оценке, более трети участников рынка планируют свою деятельность лишь на годовом временном горизонте...

Стр.

Отмена налога на имущество (с начала 2013 года) вряд ли приведет к сокращению рынка...

Стр.

Среди крупнейших капиталоемких сегментов рынка (авиатехника, строительная техника, суда, недвижимость), которые могли бы стать точками роста, только строительную технику лизингодатели считают потенциальным драйвером 2013 года...

Стр.

Российский рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели

По мнению лизинговых компаний, строительная техника остается относительно недорогим и высоколиквидным сегментом, на который всегда есть спрос. Оптимизм в оценках данного сегмента вызван, в частности, реализацией крупных строительных проектов (Олимпиада, Чемпионат мира по футболу – 2018 и т. д.)...

Стр.

На авиатехнику как ключевой растущий сегмент, несмотря на меры господдержки (Постановление №1212 о субсидировании лизинговых платежей), надеются менее 50% участников рынка...

Стр.

Подавляющее большинство участников рынка не видит перспектив роста сегмента водного транспорта в 2013 году...

Стр.

Доля сегмента лизинга недвижимости в России до сих пор в 5-6 раз ниже, чем в целом в Европе (1,5 против 9%, по данным Leaseurope)...

Стр.

Основными сегментами роста и наибольшей конкурентной борьбы в 2013 году станут легковой и грузовой автотранспорт...

Стр.

На наш взгляд, в текущем году возможны два сценария. Оптимистичный предполагает нулевой рост железнодорожного сегмента и умеренный рост большинства прочих сегментов рынка (в первую очередь автотранспорта), сопоставимый с 2012 годом...

Стр.

Пессимистичный сценарий (базовый) предполагает дальнейшее сокращение сделок с подвижным составом (в пределах 15%) и слабый рост остальных сегментов рынка. Такой вариант развития событий, на наш взгляд, является более вероятным с учетом замедления экономики, текущей конъюнктуры рынка вагонов и высокой чувствительности лизинга к снижению инвестиционной активности...

Стр.

Резюме

В 2012 году объем нового бизнеса на рынке лизинга вырос всего на 1,5%, составив 1,32 трлн рублей. Столь слабая динамика обусловлена снижением активности в сегменте ж/д техники и ростом процентных ставок по кредитам. На фоне сокращения сделок с подвижным составом заметно повысилась диверсификация рынка по сегментам и клиентам. В 2013 году лизингодатели ждут значимого роста только в двух сегментах автотранспорта и строительной (дорожно-строительной) техники. По прогнозу «Эксперта РА», в текущем году рынок вырастет на 8% в соответствии с оптимистичным сценарием и будет стагнировать в случае дальнейшего сокращения ж/д сегмента.

Объем нового бизнеса в 2012 году практически не изменился (+1,5%), а без учета ВЭБ-лизинга рынок даже сократился на 5%. Сумма новых сделок за год составила 1 320 млрд рублей. Годом ранее рынок вырос почти на 80%. «Остановка» рынка обусловлена резким снижением активности в сегменте ж/д техники (-14%), много лет игравшем роль драйвера рынка. Причины: наметившееся перепроизводство вагонов, коррекция цен на подвижной состав, падение ставок аренды и сокращение объема железнодорожных перевозок в 2012 году. Негативно на динамике лизингового рынка отразился и рост ставок по кредитам в сочетании с сохраняющимися опасениями дальнейших негативных тенденций в экономике.

Сокращение сделок с ж/д транспортом повысило диверсификацию рынка по сегментам и по клиентам. Небольшой вклад в повышение диверсификации (около 2 п. п.) внесло участие в текущем исследовании крупного игрока рынка – Росагролизинга. Для поддержания доходности бизнеса лизингодатели переориентировались на другие сегменты: грузовой и легковой автотранспорт (соответственно, +19 и +38% по объему нового бизнеса), авиатехнику (+18,5%). Индекс «розничности», рассчитываемый «Экспертом РА» увеличился на 5 п. п. в 2012 году и составил 28%. Сокращение операций крупнейших клиентов в сегменте ж/д техники позволило укрепить позиции малому и среднему бизнесу – впервые за 4 года его доля в сделках ощутимо выросла (с 28 до 35% за 2012 год). Снижение концентрации наметилось и среди участников рынка: доля топ-10 по объему нового бизнеса составила 63% против 66,5 годом ранее, доля компаний с госучастием снизилась на 5 п. п., до 47%.

Способствовать дальнейшей диверсификации портфелей могут сами лизинговые компании, если укажут ее в своих стратегических документах и будут их четко придерживаться. По данным опроса, проведенного «Экспертом РА», 93% респондентов заявили, что имеют разработанные стратегические документы. Долгосрочные планы (более 1 года) разрабатывают только 64% опрошенных компаний. Наличие в компании топ-менеджера, ответственного за выполнение стратегических планов, отметили 71% опрошенных.

Драйверы в дефиците: лизингодатели в 2013 году надеются на быстрый рост только сегментов автотранспорта и строительной техники. Лизинговые компании традиционно ценят автотранспорт (как легковой, так и грузовой) за высокую ликвидность, а поддержку сегменту строительной и дорожно-строительной техники должна оказать реализация крупных строительных проектов (например, Олимпиада, Чемпионат мира по футболу – 2018). Крупными капиталоемкими сегментами, которые могли бы «вытянуть» рынок являются авиатехника, суда и недвижимость. Однако более половины опрошенных участников рынка считают, что они не станут драйверами рынка в 2013 году.

По прогнозу «Эксперта РА», в 2013 году рынок вырастет на 8% в соответствии с оптимистичным сценарием и останется на прежнем уровне в случае реализации пессимистичного сценария. Реализация обоих сценариев в основном зависит от динамики рынка ж/д техники, которая в свою очередь будет зависеть от введения запрета на

использование парка устаревших вагонов и вагонов с некачественными комплектующими. Оптимистичный (базовый) сценарий предполагает слабый рост железнодорожного сегмента и стабильный рост остальных крупнейших сегментов рынка (сумма новых сделок составит 1,42 трлн рублей). Прирост новых сделок на уровне 8% в данном случае будет сопоставим с инфляцией. Пессимистичный сценарий базируется на дальнейшем сокращении сделок с подвижным составом (в пределах 15%) в сочетании со слабым ростом остальных сегментов рынка. Но даже в этом случае максимум, что ожидает рынок – стагнация: темпы прироста рынка составят около 0%, а сумма новых сделок останется на уровне 1,32 трлн рублей.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Резюме	4
Методология	7
1. Развитие рынка в 2012 году.....	9
1.1. Объем и динамика рынка	9
1.2. Лидеры рынка.....	10
1.3. Распределение сделок по регионам и сегментам	13
1.4. Сделки с малым и средним бизнесом.....	17
2. Стратегия компаний: спланировать нельзя импровизировать.....	19
3. Прогноз развития рынка	23
Приложение 1. Рэнкинг лизинговых компаний России по итогам 2012 года.....	30
Приложение 2. Интервью с партнерами исследования	36
Приложение 3. Рейтинги финансовой устойчивости лизинговых компаний «Эксперта РА»	42

Методология

Рейтинговое агентство «Эксперт РА» проводит исследования рынка лизинга и составляет списки крупнейших лизинговых компаний по итогам каждого года, полугодия и 9 месяцев.

В проекте «Российский лизинг» может принять участие любая лизинговая компания (или группа аффилированных компаний), зарегистрированная как юридическое лицо на территории РФ, осуществляющая деятельность по предоставлению оборудования и других объектов в финансовую аренду. Исследование проводится на основе анализа анкетных данных, предоставленных лизингодателями – участниками исследования.

В исследовании по итогам 2012 года приняли участие **135 лизинговых компаний**, объем сделок которых, по нашему мнению, составляет **более 95%** всего лизингового рынка (в 2011 году участие в исследовании приняли 130 лизинговых компаний, объем сделок которых превысил 90% всего рынка). По нашей оценке, в исследовании не приняли участие около 70 компаний, на которые в совокупности приходится около 5% лизингового рынка. При расчете объемных показателей рынка мы сделали корректировки в соответствии с этими предпосылками. Среди компаний, не участвовавших в исследовании в 2011 году, но включенных в него в 2012 году, представлен один из лидеров рынка – «Росагролизинг», что было учтено при экстраполяции объемов рынка в оба периода. К компаниям, которые, по нашим оценкам, могли бы попасть в топ-30 крупнейших в 2012 году, но не предоставившим свои данные, относятся Авангард-Лизинг, РБ Лизинг, ЛК «Север\Запад» и МКБ-Лизинг.

В исследовании мы не учитывали долю рынка, приходящуюся на компании, чья деятельность ориентирована исключительно на распределение ресурсов внутри холдингов с использованием возможностей налоговой оптимизации. Информация об этих компаниях обычно не доступна, а их деятельность находится вне тенденций, характерных для «рыночных» лизинговых компаний.

В составе лизинговых сделок мы считаем необходимым выделить оперативный лизинг. Кризис 2008–2009 годов привел к увеличению объемов изъятого оборудования и ускоренному росту сегмента оперативного лизинга, который в России юридически реализуется через договоры аренды из-за особенностей правового поля. В настоящее время мы не корректируем расчет новых сделок на сумму договоров оперативного лизинга, хотя и отмечаем, что их экономическая суть и технологии осуществления различны.

Мы хотим обратить внимание на то, что под основными терминами, используемыми в исследовании, мы понимаем следующее.

Объем нового бизнеса (объем рынка лизинга) – сумма заключенных за период сделок финансового лизинга и оперативного лизинга (по которым передано в лизинг вновь купленное оборудование).

В новые сделки финансового лизинга включаются сделки, по которым более раннее из двух событий: (а) закупка оборудования для передачи в лизинг по договору лизинга, (б) получение ненулевого аванса от лизингополучателя – наступило не ранее первого дня рассматриваемого периода и не позднее его последнего дня.

В новые сделки оперативного лизинга (арендные сделки) включаются сделки, по смыслу являющиеся оперативным лизингом, но юридически оформленные как договор аренды, по которым в рассматриваемый период получен первый арендный платеж.

Объем профинансированных средств – средства, потраченные лизинговой компанией в рассматриваемом периоде по текущим сделкам для их исполнения (закупка оборудования, получение лицензий, монтаж и прочие расходы, произведенные лизингодателем).

Объем полученных платежей – это общая сумма платежей по договорам лизинга, перечисленных на расчетный счет организации в течение периода.

Текущий портфель компании (объем лизинговых платежей к получению) – объем задолженности лизингополучателей перед лизингодателем по текущим сделкам за вычетом задолженности, просроченной более чем на 2 месяца.

Показатели объема полученных лизинговых платежей и объема текущего портфеля характеризуют эффективность деятельности компании в предшествующих исследуемому периодах.

Все показатели по компаниям указываются с учетом НДС.

Для проверки правильности предоставляемых компаниями данных используются процедуры сравнения запрашиваемых показателей с данными финансовой отчетности и результатами предыдущих периодов. В процессе обработки данных из анкет показатели анкеты соотносятся с показателями баланса, в результате чего выявляются компании с нехарактерными соотношениями, у которых запрашиваются уточнения и разъяснения. Кроме этого, сопоставляется динамика развития компании за несколько временных периодов, что тоже показывает нехарактерные сдвиги в объемах деятельности. Также соотносятся показатели портфеля, нового бизнеса и полученных платежей. Очевидно, что рост или падение объемов деятельности в предыдущих периодах влекут соответствующее изменение в денежных потоках (полученных платежах). Данные изменения также анализируются нами как критерий оценки достоверности предоставляемой информации.

Мы благодарим за интервью и комментарии к исследованию следующих спикеров:

Агаджанов Максим	генеральный директор «Газпромбанк Лизинг»
Афанасьев Михаил	директор департамента финансирования малого и среднего предпринимательства дирекции «Фронт-офис» ОАО «МСП Банк»
Биушкин Алексей	финансовый директор ООО «Эксперт-Лизинг»
Буслаева Светлана	финансовый директор ЗАО «Альянс-Лизинг»
Веселова Вера	руководитель направления по работе с корпоративными клиентами и филиальной сетью ЗАО «МИК»
Гусев Георгий	генеральный директор ОАО «РТК-ЛИЗИНГ»
Добровольский Владимир	директор по развитию бизнеса ГТЛК
Зотов Дмитрий	генеральный директор ООО «ТрансФин-М»
Калинин Сергей	директор департамента развития «РЕСО-Лизинг»
Комарова Анна	финансовый директор «АК БАРС Лизинг»
Коноплев Андрей	генеральный директор ОАО ВТБ Лизинг
Литовкин Олег	генеральный директор «Лизинговой компании УРАЛСИБ»
Мякшун Артем	заместитель директора ООО «ЧелИндЛизинг» -
Паславский Дмитрий	коммерческий директор ООО «Лентранслизинг»
Перелешин Иван	директор по развитию ГК «Альфа-Лизинг»
Румянцев Константин	генеральный директор ООО «Экспо-лизинг»
Смирнов Алексей	генеральный директор «CARCADE Лизинг»
Сухоруков Александр	заместитель генерального директора ООО «АСПЕКТ»

Полный текст интервью с партнерами исследования читайте на сайте www.raexpert.ru на странице, посвященной исследованию.

1. Развитие рынка в 2012 году

1.1. Объем и динамика рынка

По итогам 2012 года оправдались самые пессимистичные прогнозы – прирост рынка близок к нулю (1,5%). Объем нового бизнеса за год составил 1 320 млрд рублей, что почти не отличается от показателей 2011 года (таблица 1). Без учета сделок крупнейшей компании, «ВЭБ-лизинга», новый бизнес сократился на 5%. Совокупный лизинговый портфель на 01.01.2013 увеличился до 2,53 трлн рублей (+36%, годом ранее +57%).

Торможение рынка обусловлено, прежде всего, снижением активности в сегменте ж/д техники, много лет игравшем роль драйвера рынка. Так же негативно на динамике рынка отразилось удорожание фондирования из-за ужесточения банковского законодательства (поправки в инструкцию ЦБ РФ 139-И).

Таблица 1. Индикаторы развития рынка лизинга

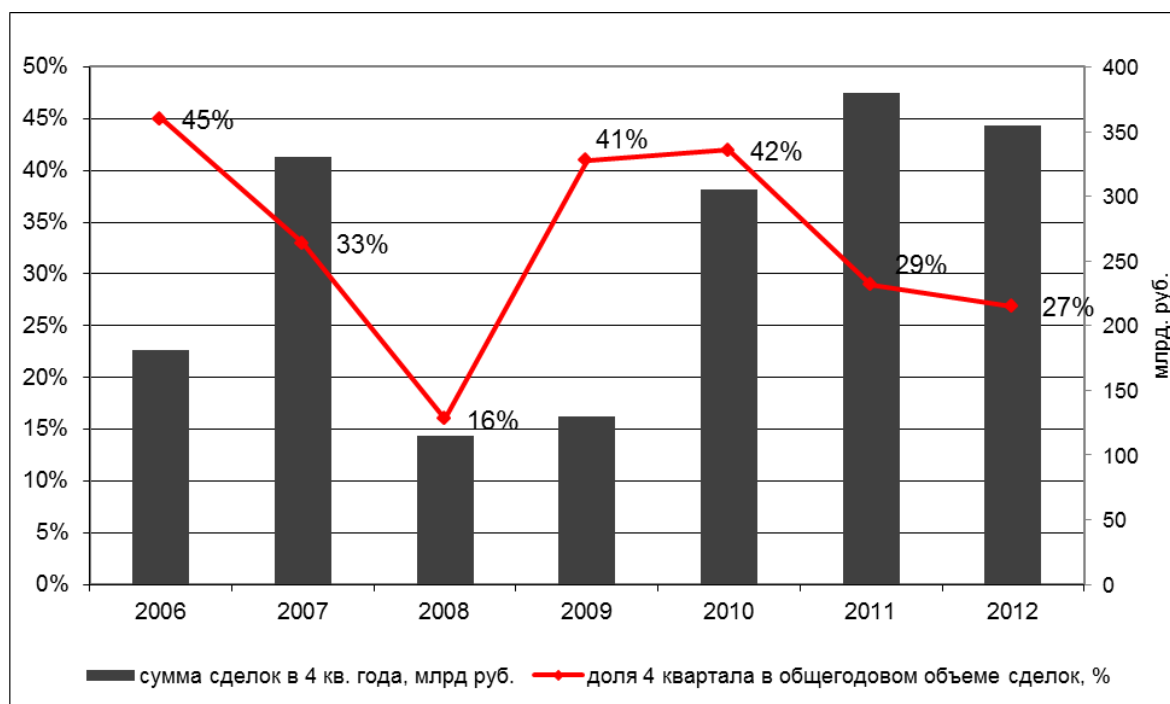
Показатели	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Объем нового бизнеса, млрд рублей	399,6	997,5	720	315	725	1 300	1 320
Темпы прироста, %	83,8	149,6	-27,8	-56,3	130,2	79,3	1,5
Объем полученных лизинговых платежей, млрд рублей	136	294	402,8	320	350	540	560
Темпы прироста, %	78,0	116,2	37,0	-20,6	9,4	54,3	3,7
Объем профинансированных средств, млрд рублей	201,1	537	442	154	450	737	640
Темпы прироста, %	90,0	167,0	-17,7	-65,2	192,2	63,8	--13,2
Совокупный лизинговый портфель, млрд рублей	530	1 202	1 390	960	1 180	1 860	2 530
Темпы прироста, %	-	126,8	15,6	-30,9	22,9	57,6	36,0
Номинальный ВВП России (по данным Росстата), млрд рублей	26 917,2	33 247,5	276,8	807,2	321,8	798,7	62 356,9
Доля лизинга в ВВП, %	1,5	3,0	1,7	0,8	1,6	2,3	2,1
Концентрация новых сделок на топ-10 компаний, %	39,9	40,4	32,7	50	62,4	66,5	63
Индекс розничности ¹ , %	н. д.	32,6	41	25,2	24	23	28

Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

В 2012 году, как и годом ранее, наблюдается снижение доли IV квартала в годовом объеме новых сделок, не характерное для аналогичных некризисных периодов прошлых лет (график 1). По словам некоторых лизингодателей, ряд клиентов перенес сделки с IV квартала 2012 года на 2013 год в связи с отменой с начала года налога на новое движимое имущество, что также могло повлиять на динамику сделок в конце года. Отложенный спрос по таким сделкам может реализоваться уже в I квартале текущего года.

График 1. Доля IV квартала в общегодовом объеме сделок продолжила снижаться в 2012 году

¹ Индекс розничности рынка лизинга рассчитывается «Экспертом РА» как суммарная доля «розничных» сегментов в общем объеме новых сделок. К «розничным» сегментам мы относим легковой и грузовой автотранспорт, автобусы, строительную и сельскохозяйственную технику, торговое оборудование.



Источник: «Эксперт РА»

Перспектива слабого роста рынка, однако, не вызывает существенных опасений у его участников. «Еще в прошлом году было очевидно, что эйфории 2007-го и первой половины 2008 года уже не будет, равно как мы и не увидим высокий спрос на услуги лизинговых компаний, какой наблюдали в 2011 году», – говорит Алексей Смирнов, генеральный директор «CARCADE Лизинг». «Снижение объемов нового бизнеса, при условии сохранения качества лизингового портфеля, не должно негативно повлиять на платежеспособность участников рынка, при этом следует учитывать, что финансовое состояние частных лизинговых компаний с ограниченным доступом к финансированию может несколько ухудшиться», – добавляет **Андрей Коноплев**, генеральный директор ОАО ВТБ Лизинг.

Однако при сокращении рынка или незначительных темпах роста объемов нового бизнеса усилится конкуренция, что может привести как к либерализации требований к лизингополучателям, так и к снижению маржи лизингодателей при попытке предложить лучшие условия для клиентов. В погоне за сделками лизинговые компании могут пойти на снижение уровня авансовых платежей для лизингополучателей. С одной стороны, это повышает риски компаний, с другой – позволит немного больше заработать: чем больше задолженность клиента, тем выше платежи по сделке. Но не стоит забывать, что при росте рискованности сделок стоимость фондирования для компаний также увеличивается. В условиях жесткой конкуренции и ограниченного финансирования для мелких компаний возможным выходом будет объединение с более крупными.

Присутствует среди компаний и более оптимистичный взгляд на торможение рынка: при стагнации или слабом росте новых сделок можно направить усилия на укрепление отношений с уже имеющимися клиентами. «Участники рынка будут расширять продуктовые линейки, а также больше времени уделять вопросам пересмотра бизнес-процессов компании и регулирование отношений с дебиторами», – комментирует Светлана Буслаева, финансовый директор ЗАО «Альянс-Лизинг» (рейтинг «Эксперта РА» – А+).

1.2. Лидеры рынка

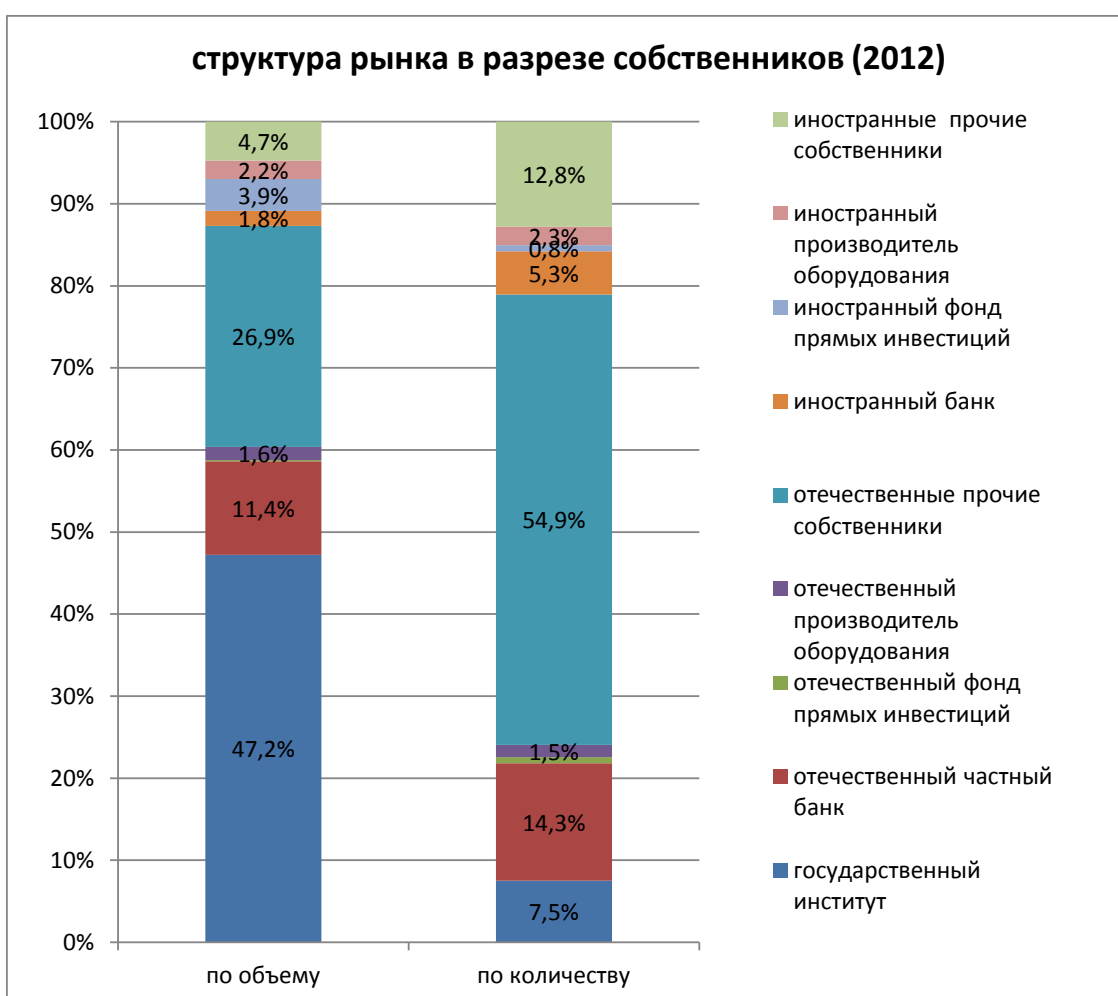
Тройка лидеров рынка второй год подряд не меняется ни по составу, ни по позициям компаний в рейтинге – это ОАО «ВЭБ-лизинг», ОАО ВТБ Лизинг и ГК «Сбербанк Лизинг»

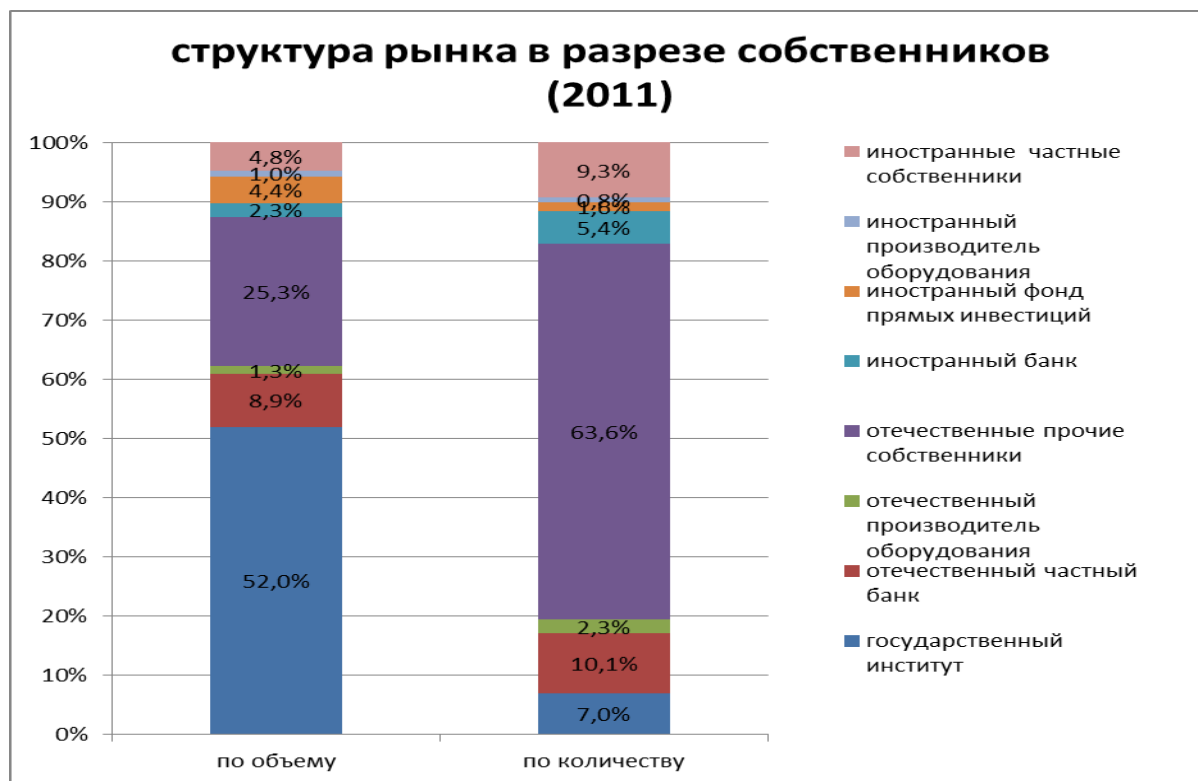
(приложение 1). В совокупности на них пришлось около 37% от всего объема нового бизнеса (43% в 2011 году, 41,1% в 2010 году.).

Концентрация новых сделок на топ-10 крупнейших компаний немного снизилась и составила 63% по итогам 2012 года против 66,5% в 2011 году (в 2010 году – 62,4%, в 2009-м – 50%). Однако доля лидера рынка – «ВЭБ-лизинга» – продолжает расти: в 2012 году она увеличилась на 5,3 п. п. и составила 22,3% (в 2011 году – 17%). Рост концентрации на крупнейшем лизингодателе делает рынок в целом более чувствительным к колебаниям показателей его деятельности.

В структуре рынка по видам собственности тоже произошли изменения: если в 2011 году более половины рынка занимали государственные лизинговые компании, то теперь их доля составляет 47% (-5 п. п.) (график 2). Увеличилась доля компаний, собственниками которых являются российские частные банки (с 8,9% в 2011 году до 11,4% в 2012 году).

График 2. Доля госкомпаний на рынке сократилась впервые с 2008 года





Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

Среди крупнейших сделок лидера рынка стоит отметить заключение договора между ОАО «ВЭБ-лизинг» и ОАО «РЖД» по финансированию поставки путевой техники, необходимой для развития железнодорожной инфраструктуры по всей территории России. Сделка стала беспрецедентной по объемным показателям: сумма приобретения имущества – порядка 90 млрд рублей. Уникальной с точки зрения фондирования стала передача в лизинг авиакомпании «Аэрофлот» трех самолетов А321-200, общей каталожной стоимостью 310,8 млн долларов (впервые в России под гарантии европейских экспортно-кредитных агентств). В 2012 году ОАО «ВЭБ-лизинг» разместило на ФБ ММВБ 6 облигационных выпусков на 600 млн долларов. Компания впервые среди других лизинговых компаний на российском финансовом рынке не только номинировала облигации в валюте, но и предусмотрела осуществление валютных расчетов по ним. Широкое развитие получила программа ОАО «ВЭБ-лизинг» по поддержке МСБ – в 2012 году заключено свыше 18 тыс. договоров лизинга с более чем 10 тыс. клиентов.

ОАО ВТБ Лизинг в 2012 году заключило крупный контракт на поставку ОАО «АК «Трансаэро» четырех новых воздушных судов Boeing 787 Dreamliner в финансовый лизинг на срок 10 лет. Поставка воздушных судов с завода «Boeing» планируется в 2014 году. ВТБ Лизинг удалось провести переговоры и войти в действующий контракт между производителем воздушных судов и авиакомпанией в условиях повышенного спроса на самолеты данного типа и фактическом отсутствии предложения на рынке ввиду загруженности мощностей Boeing до 2019 года. Структура сделки также предусматривает возможность привлечения стороннего финансирования, в том числе Exim Bank.

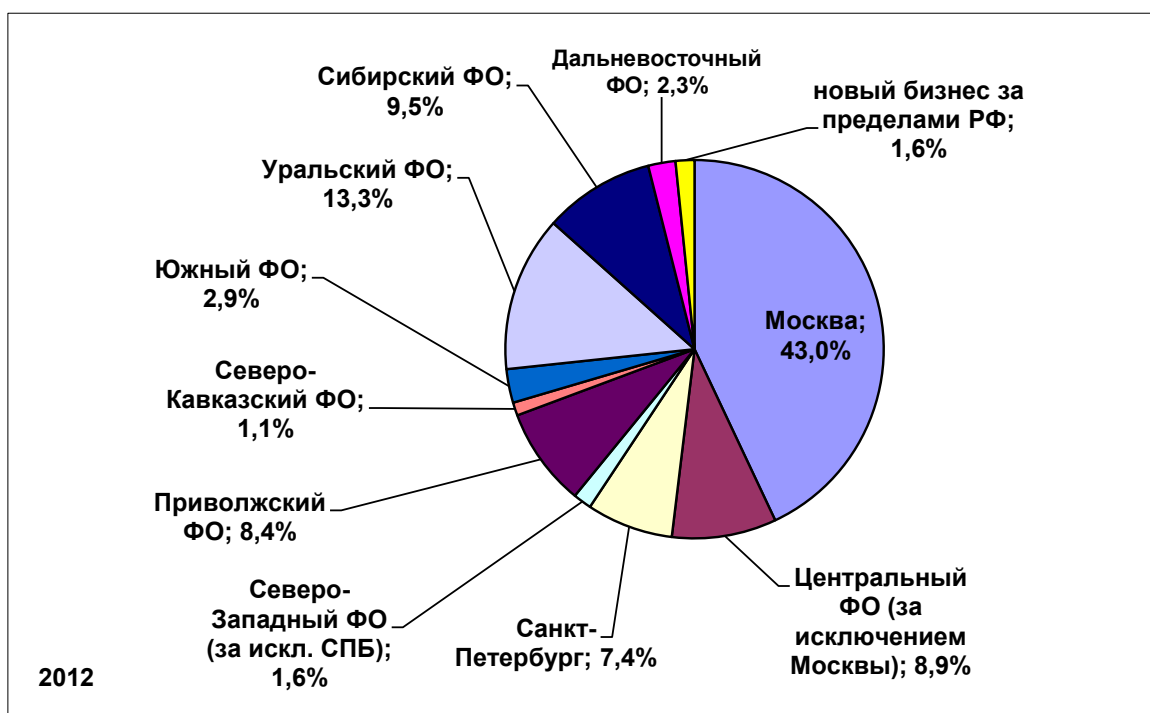
В числе наиболее заметных проектов «Сбербанк Лизинга» можно обозначить такие, как поставка самолетов Boeing 737-500 в рамках договора с авиакомпанией «ЮТэйр» (стоимость проекта более 1,6 млрд рублей), увеличение железнодорожного парка группы «Евросиб» на 1 800 новых вагонов (4,4 млрд рублей), поставка спецтехники для компаний «Якутуголь», «Коршуновский ГОК», «Южный Кузбасс», входящих в группу «Мечел» (3,5 млрд рублей). Значимыми сделками также стали модернизация парка городского общественного транспорта в г. Тольятти (более 100 автобусов МАЗ), приобретение уникальной воздуходелительной установки по выработке технического жидкого азота и кислорода для ООО «Криоген» в г.

Рязань, закупка асфальтосмесительных заводов для ведущего предприятия дорожной отрасли Башкортостана ОАО «Башкиравтодор» (более 0,24 млрд рублей), старт партнерских программ по лизингу грузовых автомобилей VOLVO и Mercedes-Benz.

1.3. Распределение сделок по регионам и сегментам

Территориальное распределение новых сделок в 2012 году не претерпело существенных изменений: Москва, как и ранее, заняла лидирующее место, кроме того доля столицы постепенно увеличивается (с 38,4 в 2010 году до 43,0% в 2012 году). Упрочил свои позиции и Санкт-Петербург (рост доли с 6,6 до 7,4%). Необходимо отметить также рост доли Сибирского ФО с 6,0 до 9,9%. При этом доля Уральского ФО, наоборот, сократилась с 18,3 до 13,3%.

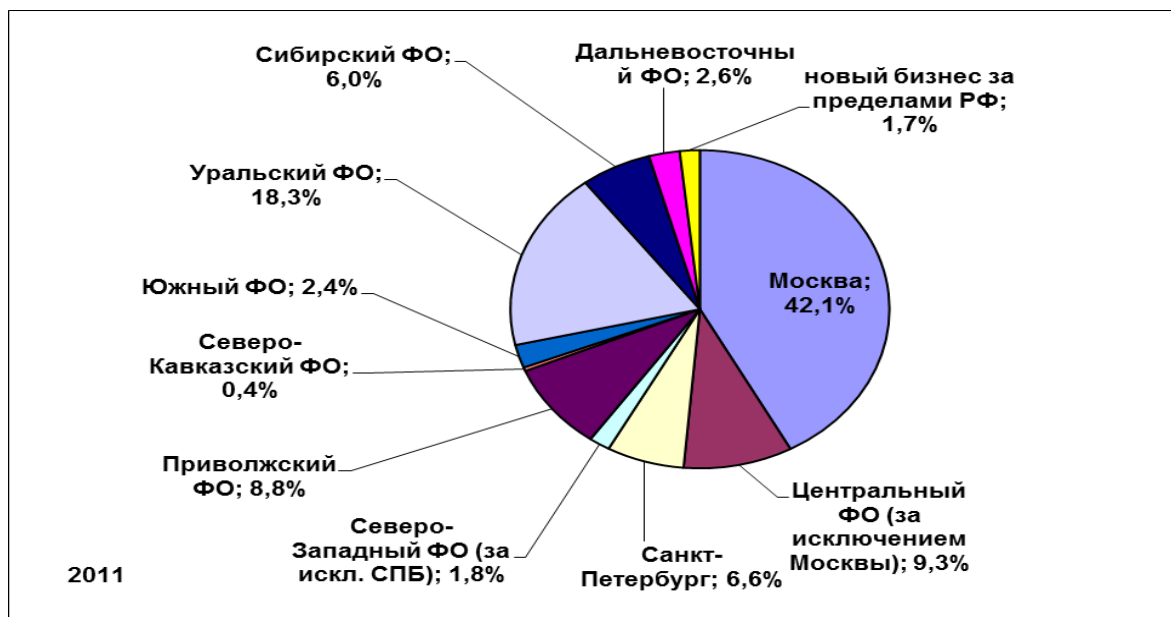
График 3. Географическое распределение объема новых сделок в 2012 году



Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

График 4. Географическое распределение объема новых сделок в 2011 году

Российский рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели

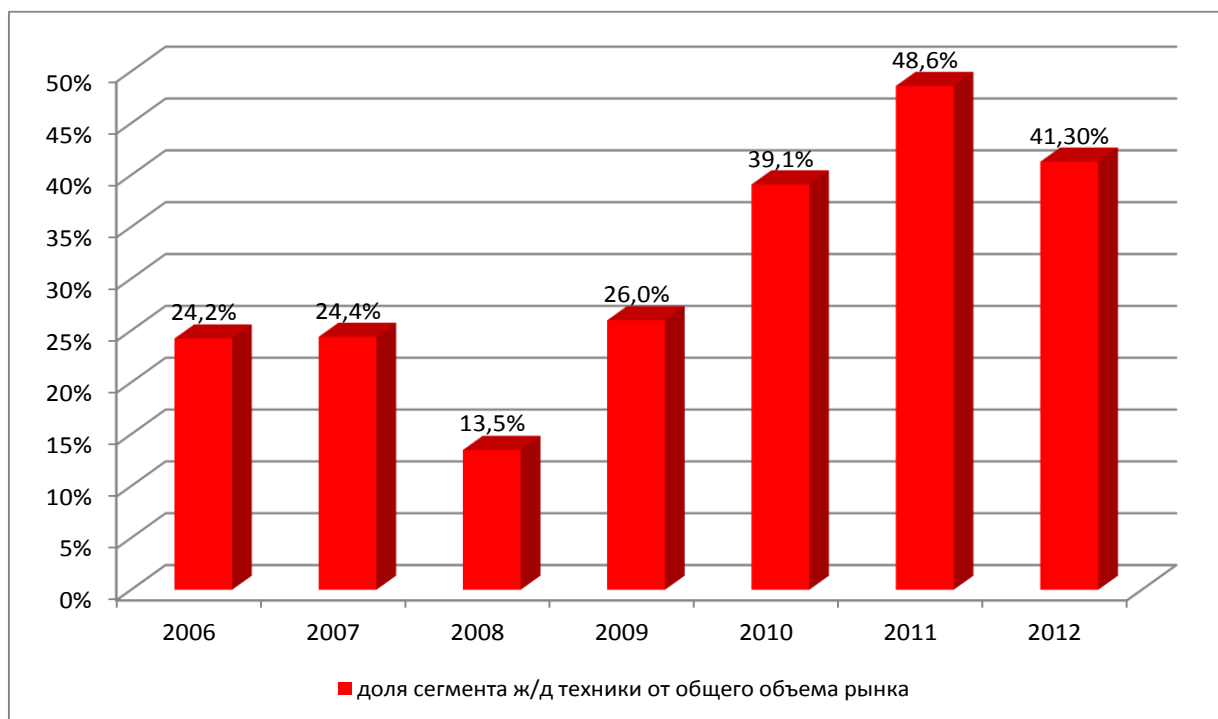


Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

Главная тенденция в разрезе видов оборудования в 2012 году – снижение доли железнодорожной техники, лидирующего сегмента рынка.

Причинами торможения сегмента стали наметившееся перепроизводство вагонов, коррекция цен на подвижной состав, падение ставок аренды и сокращение объема грузоперевозок в 2012 году. Доля сегмента впервые с 2009 года показала отрицательные темпы роста, в сравнении с 2011 годом она сократилась на 7,3 п. п., до 41,3% (график 5). Прирост нового бизнеса по остальным видам имущества (без учета ж/д техники) составил 16%.

График 5. Доля сегмента железнодорожной техники сократилась впервые за последние 4 года



Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

При этом заметно увеличились другие сегменты рынка: грузовой и легковой автотранспорт, авиатехника, энергетическое оборудование. Совокупная доля грузовых и легковых автомобилей увеличилась на 3,9 п. п. в 2012 году. (график 6).

График 6. На фоне сокращения сделок с ж/д транспортом растет доля других сегментов рынка



Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

В целом в 2012 году сократились в объеме 18 сегментов рынка по видам оборудования из 38 выделяемых «Экспертом РА» в рамках исследований, 20 сегментов рынка продемонстрировали положительные темпы прироста (таблица 2). Годом ранее сокращение наблюдалось также в 18 сегментах.

Значительный рост доли сельскохозяйственной техники объясняется участием в текущем исследовании компании «Росагролизинг» – крупнейшего лизингодателя в данном сегменте. В то же время аналогичный быстрый рост сегмента энергетического оборудования произошел в результате заключения в 2012 году компанией «БИЗНЕС АЛЪЯНС» крупной сделки (около 16 млрд рублей) с ОАО «КУЗБАССЭНЕРГО». Средства будут направлены на финансирование глубокой модернизации энергоблоков (№№4,5) на Томь-Усинской ГРЭС и реконструкции двух блоков (№№4,6) на Беловской ГРЭС. Предметами лизинга по договорам выступают паровые турбины, турбогенераторы, автоматизированные системы управления, котельное, электротехническое оборудование.

Таблица 2. Структура рынка по предметам лизинга

Предметы лизинга	Доля в новом бизнесе за 2012 год, %	Доля в новом бизнесе за 2011 год, %	Прирост (+) или сокращение (-) объема сегмента, %	Доля сегмента в лизинговом портфеле на 01.01.2013, %
Железнодорожная техника	41,25	48,60	-13,80	50,12
Грузовой автотранспорт*	11,18	9,54	19,00	5,96
Авиационный транспорт (воздушные)	8,72	7,47	18,48	12,38

Российский рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели

суда, вертолеты)				
Легковые автомобили	8,5	6,22	38,21	3,45
Строительная техника, включая строительную спецтехнику на колесах	4,48	4,99	-8,89	3,39
Энергетическое оборудование	3,19	0,74	336,23	2,79
Дорожно-строительная техника	3,01	2,61	17,04	2,08
Оборудование для нефтедобычи и переработки	2,19	1,44	54,27	2,47
Сельскохозяйственная техника	2,17	0,54	304,80	1,94
Машиностроительное, металлообрабатывающее оборудование	2,08	2,67	-20,99	1,67
Суда (морские и речные)	1,63	1,74	-5,3	2,54
Здания и сооружения	1,50	2,68	-43,10	2,51
Автобусы и микроавтобусы	1,43	1,34	8,48	0,95
Оборудование для добычи прочих полезных ископаемых	1,01	1,81	-43,26	1,32
Погрузчики и складское оборудование	0,72	0,63	16,04	0,30
Оборудование для производства химических изделий, пластмасс	0,72	0,42	74,24	0,68
Оборудование для пищевой промышленности, включая холодильное	0,62	0,51	22,87	0,50
Оборудование для газодобычи и переработки	0,45	0,56	-17,62	0,37
Полиграфическое оборудование	0,26	0,35	-25,60	0,33
Лесозаготовительное оборудование и лесовозы	0,25	0,20	26,32	0,18
Оборудование для ЖКХ	0,24	0,33	-24,07	0,12
Деревообрабатывающее оборудование	0,24	0,17	38,08	0,24
Упаковочное оборудование и оборудование для производства тары	0,20	0,16	22,95	0,14
Металлургическое оборудование	0,14	0,22	-35,84	0,20
Компьютеры и оргтехника	0,13	0,16	-17,04	0,43
Телекоммуникационное оборудование	0,13	0,11	18,77	0,29
Торговое оборудование	0,10	0,10	0,84	0,09
Медицинская техника и фармацевтическое оборудование	0,08	0,08	-4,47	0,04
Оборудование для авиационной отрасли	0,08	0,10	-21,75	0,07
Авторемонтное и автосервисное оборудование	0,07	0,10	-26,37	0,06
Геологоразведочная техника	0,07	0,16	-55,49	0,04
Оборудование для производства бумаги и картона	0,05	0,01	432,42	0,03
Оборудование для развлекательных мероприятий	0,03	0,03	5,44	0,02
Мебель и офисное оборудование	0,02	0,02	-7,31	0,02
Оборудование для ресторанов	0,02	0,01	90,83	0,01
Текстильное и швейное оборудование	0,01	0,02	-69,12	0,01
Оборудование для спорта и фитнес-центров	0,01	0,00	17,01	0,00
Банковское оборудование	0,00	0,00	-100,00	0,00
Прочее оборудование	2,52	3,15	-	1,79

* Без учета компаний «Скания Лизинг» и «ВФС Восток».

Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

График 7. Топ-10 сегментов рынка по доле в лизинговом портфеле

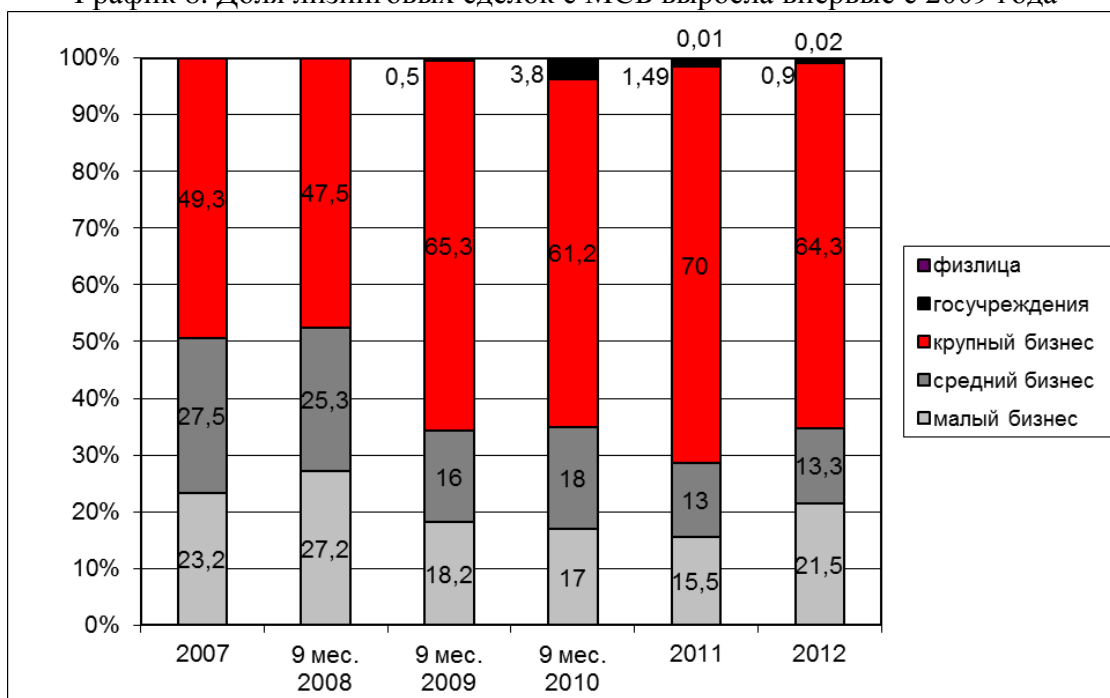


Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

1.4. Сделки с малым и средним бизнесом

Переформатирование рынка в 2012 году отразилось и на структуре сделок с точки зрения размеров лизингополучателей. Сокращение операций крупнейших клиентов в сегменте железнодорожной техники позволило укрепить позиции лизинга в малом и среднем бизнесе: впервые за 4 года его доля ощутимо увеличилась (на 6,3 п. п. за 2012 год).

График 8. Доля лизинговых сделок с МСБ выросла впервые с 2009 года



Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

Лидирующим типом имущества в сделках с субъектами МСБ стал грузовой транспорт (28,4 против 11,2% в целом по рынку). В тройку лидеров также вошли легковой автотранспорт и железнодорожная техника. Кроме того, для малого и среднего бизнеса интересны сегменты строительной и дорожно-строительной техники (график 9). Высокодоходный сегмент строительства (в частности, недвижимости) привлекает значительное количество субъектов МСБ, нехватка собственных средств и залоговой базы приводит их в лизинговые компании. «Росту объемов сделок в сегменте МСБ способствует повышение уровня грамотности лизингополучателей. Компании малого и среднего бизнеса совершают по несколько сделок, набираются опыта, происходит популяризация лизинга, информации о нем становится все больше. Нарбатывается и судебная практика в соответствующей сфере. Поэтому, на наш взгляд, именно сегмент малого и среднего бизнеса будет расти опережающими темпами по сравнению с крупным», – комментирует **Олег Литовкин**, генеральный директор «Лизинговой компании УРАЛСИБ».

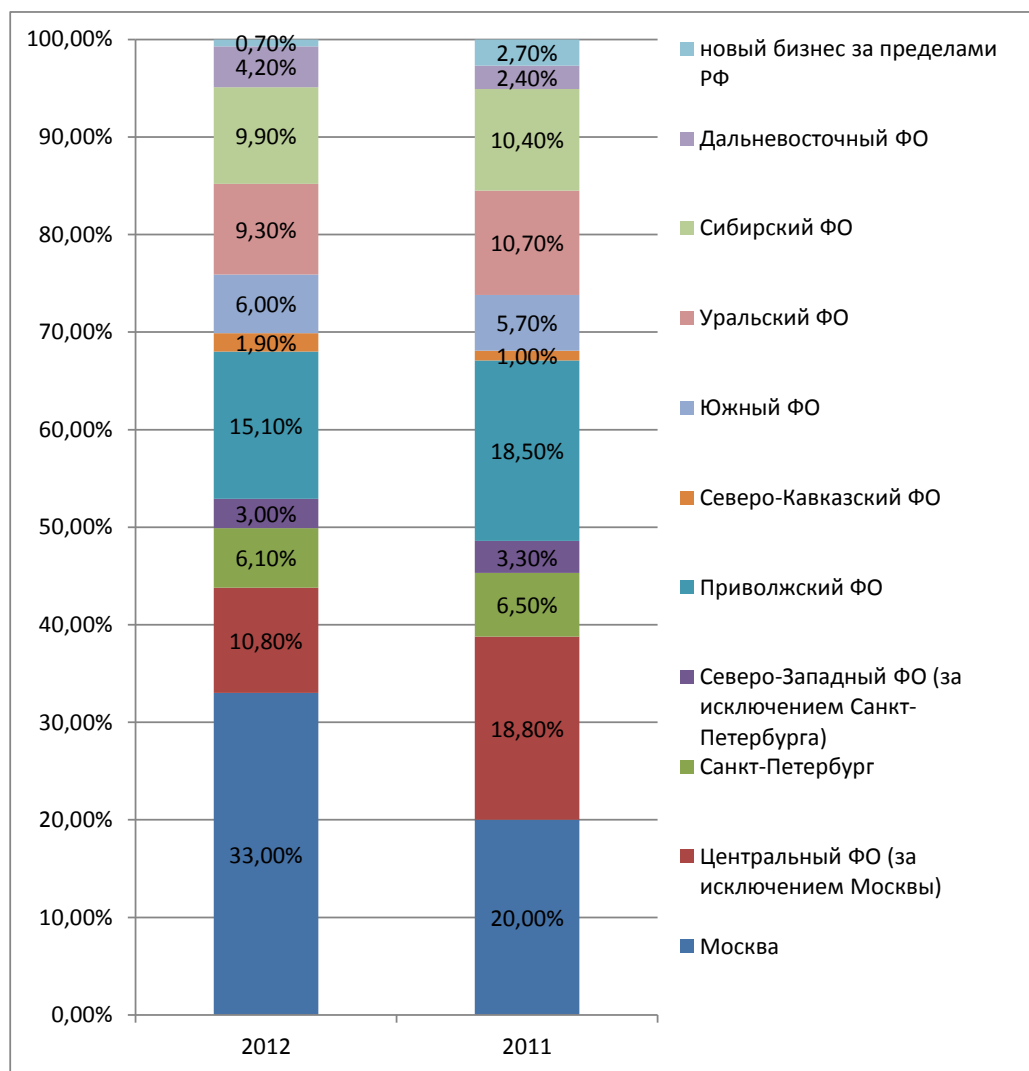
График 9. Для субъектов МСБ сегменты автотранспорта интереснее, чем для рынка в целом



Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

По территориальному распределению сделок лизинга МСБ наблюдается рост концентрации на Москве. Если по итогам 2011 года распределение сделок МСБ по регионам было более равномерным, чем в целом по всему рынку, то в 2012-м структура договоров с малым и средним бизнесом приблизилась к среднерыночному показателю.

График 10. Географическое распределение объема новых сделок в сегменте МСБ в 2011–2012 годах

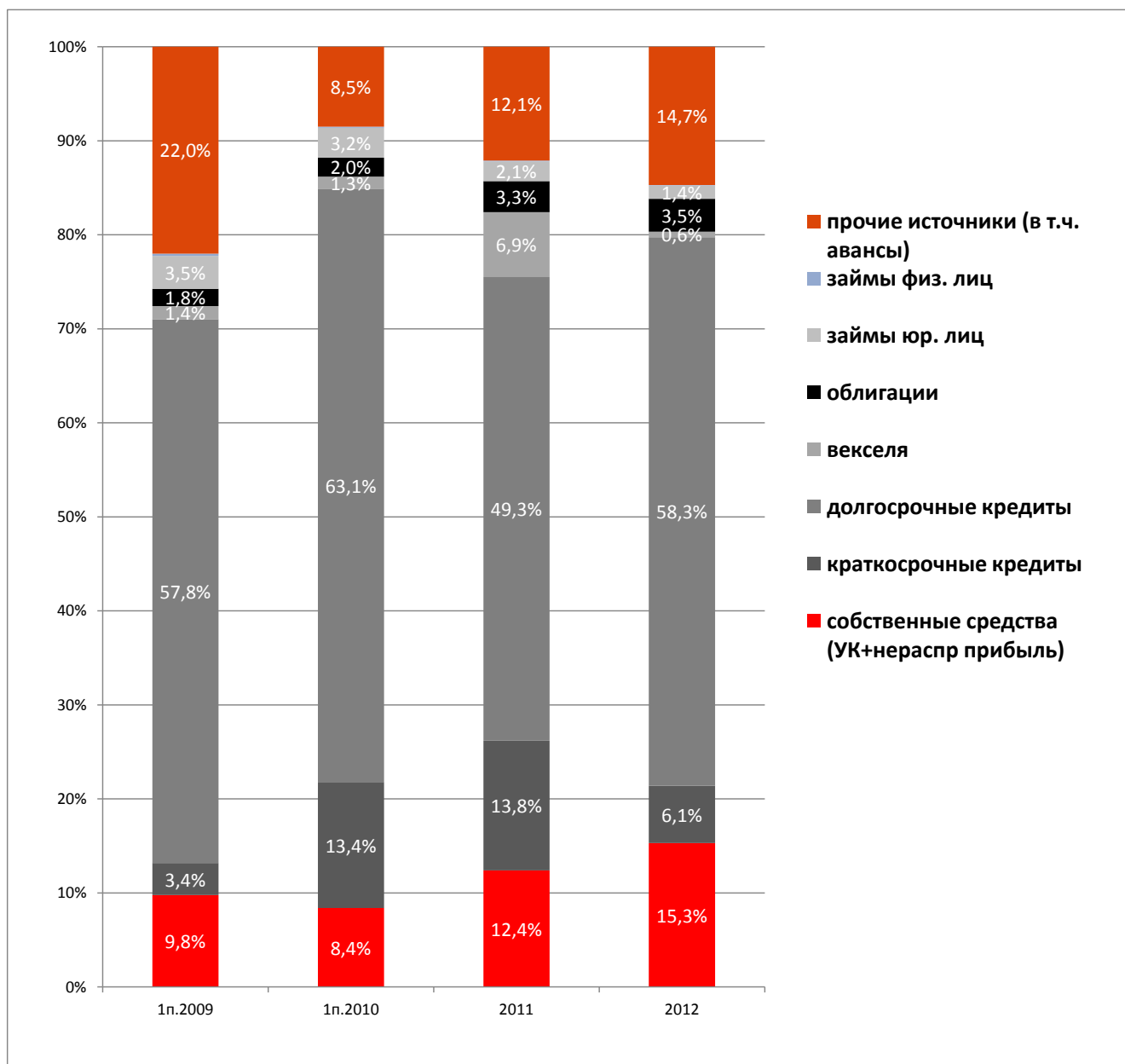


Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

2. Стратегия компаний: спланировать нельзя импровизировать

В условиях замедления рынка лизинга и роста процентных ставок наличие доступного фондирования для компаний имеет первостепенное значение. В 2012 году традиционно основным источником финансирования деятельности лизинговых компаний оставались банковские кредиты. «Уровень инфляции относительно прошлых лет невысок, однако ставки привлечения вместо ожидаемого снижения только растут из-за ужесточения банковского законодательства», – комментирует Александр Сухоруков, заместитель генерального директора ООО «АСПЕКТ».

График 11. Одним из главных источников финансирования остаются банковские кредиты



Источник: «Эксперт РА» по результатам анкетирования ЛК

Начиная с 1 июля 2012 года, действуют повышенные коэффициенты риска по высокорискованным, с точки зрения ЦБ РФ, операциям при расчете норматива достаточности капитала банков. Это один из ключевых факторов, приведших к росту стоимости фондирования, а также к ограничению предложения со стороны банков для компаний, не имеющих кредитных рейтингов. Получение лизинговыми компаниями кредитных рейтингов дает им шанс найти более дешевое фондирование (при наличии определенного уровня рейтинга), а также позволяет продемонстрировать рынку свою информационную прозрачность, что может стать дополнительным преимуществом при переговорах с клиентами.

На фоне неопределенности рынка и для понимания компанией точек роста в будущем необходимо иметь четкую стратегию развития либо бизнес-план. Однако на вопрос необходимости разработки бизнес-планов и других стратегических документов у участников рынка разные точки зрения.

«В целом стратегическое планирование развивается не очень хорошо. Оно может осуществляться только в больших и средних компаниях. Небольшие компании, которых на рынке большинство, очень сильно зависят от текущей конъюнктуры рынка. Они не могут планировать свою деятельность на длительный срок, так как не известно, смогут ли они

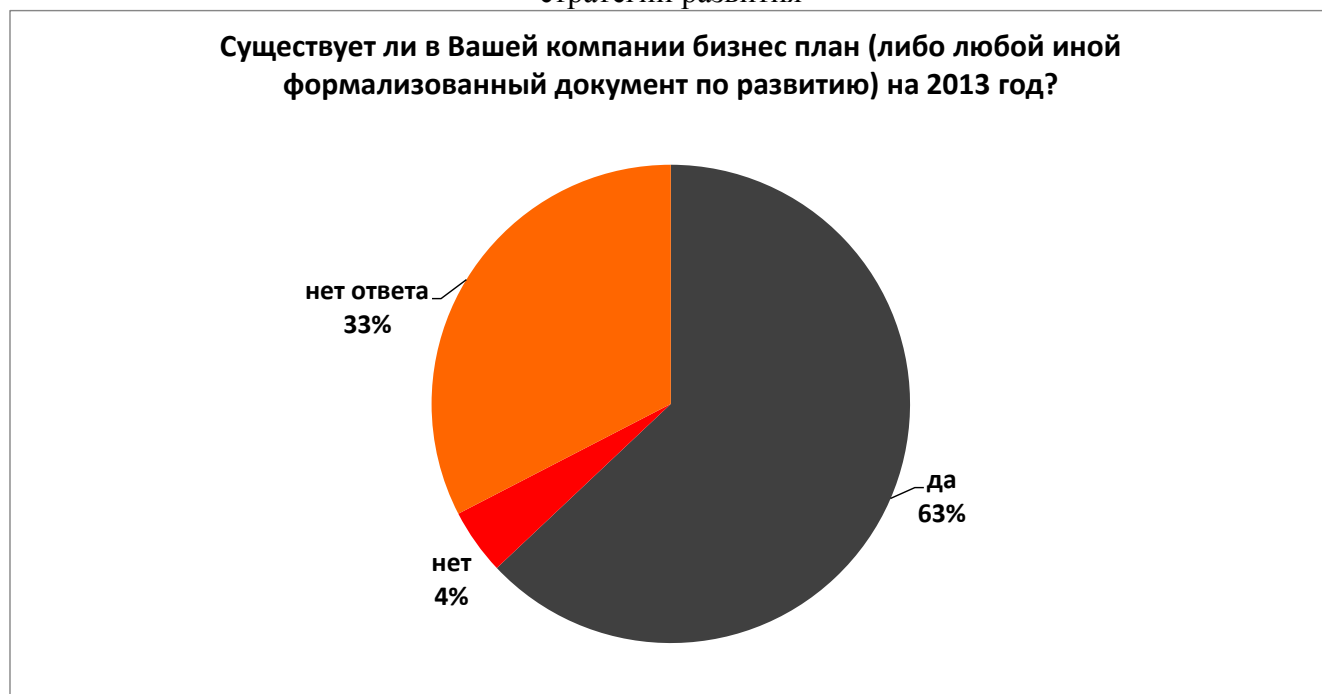
привлечь банковские кредиты, являющиеся их единственным источником фондирования», – комментирует **Владимир Добровольский**, директор по развитию бизнеса ОАО «ГТЛК».

«В условиях неустойчивого развития национальной и мировой экономик вопросы планирования деятельности компаний в среднесрочной перспективе приобретают важное значение. Прогнозирование различных сценариев развития ситуации на рынке лизинга подготовит компанию к преодолению возможных негативных тенденций. В то же время планирование должно включать в себя реальные для выполнения цели, не только финансовые, но и качественные показатели, такие как сохранение качества текущего портфеля на определенном уровне», – говорит **Андрей Коноплев**.

Однако в текущих условиях не все компании готовы тратить время и силы на прогнозирование своей деятельности. «В России планирование любого бизнеса на срок более 1 года вещь неблагодарная и нереальная, так как наша экономика подвержена влиянию факторов, которые иногда даже сложно просчитать и учесть. Можно выстраивать оптимистическую и пессимистическую политику развития компании с указанием базовых показателей, с ежегодной их корректировкой относительно реальной ситуации, но тогда и смысл долгосрочного планирования пропадает», – добавляет **Артем Мякшун**, заместитель директора ООО «ЧелИндЛизинг».

Среди респондентов (91 компания), ответивших на соответствующие вопросы исследования, 85 компаний (или 93%) имеют разработанные бизнес-планы развития на 2013 год. На наш взгляд, компании, не принявшие участие в опросе, в большинстве своем можно отнести к числу не имеющих стратегических документов (график 12). Таким образом, если рассматривать всех участников рынка, доля компаний без стратегии составит уже не 7%, а внушительные 37%. Треть лизингодателей, таким образом, живет «сегодняшним днем».

График 12. Большинство компаний, принявших участие в опросе, заявили о наличии у них стратегии развития

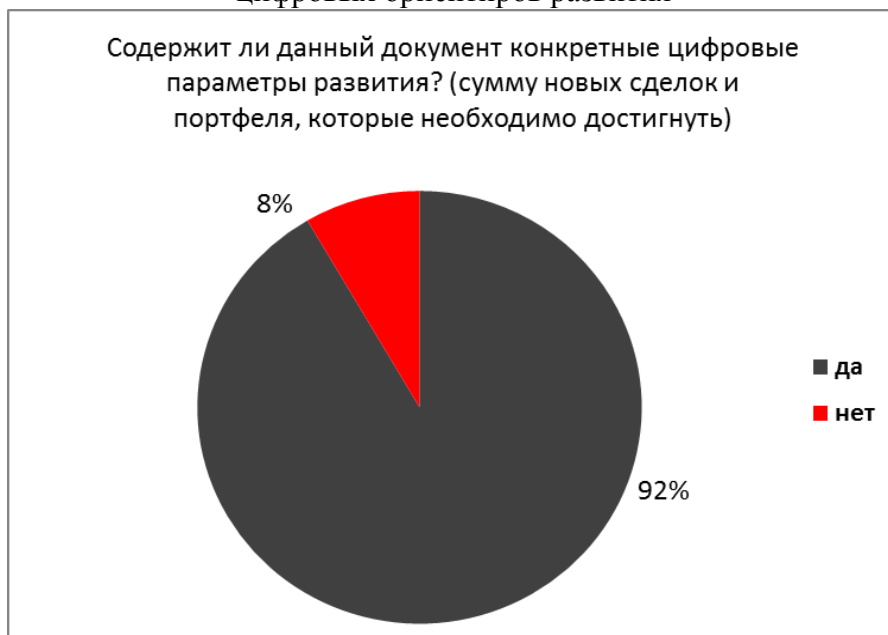


Источник: «Эксперт РА» по данным опроса лизинговых компаний (135 участников)

Необходимо, безусловно, отметить различное качество стратегического планирования в компаниях. У одних – это только бюджет движения денежных средств по текущим сделкам (что на самом деле нельзя считать даже бизнес-планом), у других – внушительные многостраничные стратегии с подробным SWOT-анализом компании, анализом конкурентной среды и экономики, прогнозом объемов сделок, портфеля и целевых сегментов на 3-5 лет вперед. Среди

участников опроса 92% респондентов заявили о наличии конкретных цифровых ориентиров и прогнозных показателей в своих стратегических документах.

График 13. Подавляющее число компаний отмечает наличие в своих бизнес-планах конкретных цифровых ориентиров развития

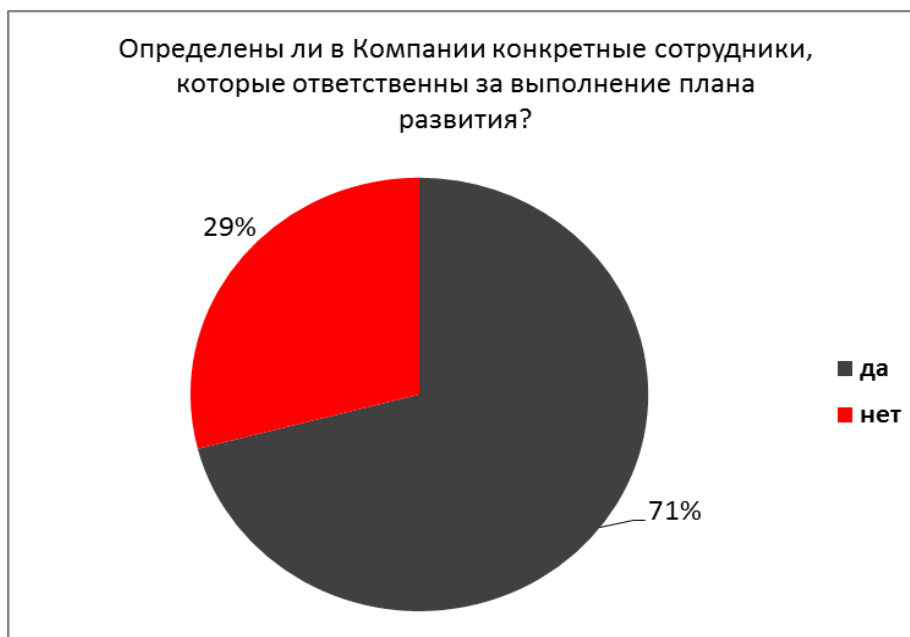


Источник: «Эксперт РА» по данным опроса лизинговых компаний (92 респондента)

Важным фактором для выполнения стратегии является наличие в компании лица, ответственного за реализацию бизнес-планов. При этом данный сотрудник должен входить в состав топ-менеджмента, а не являться обычным продающим менеджером, который не имеет полномочий полноценно организовать координацию и контроль за выполнением поставленных задач на всех уровнях управления компанией.

Среди респондентов исследования только 71% отметили, что в их компаниях определены такие сотрудники. Оставшиеся 29% компаний, на наш взгляд, уделяют недостаточное внимание контролю за эффективным выполнением разработанных планов развития.

График 14. Две трети лизинговых компаний отмечают наличие в штате сотрудника, ответственного за выполнение стратегии



Источник: «Эксперт РА» по данным опроса лизинговых компаний (93 респондента)

Наличие долгосрочной стратегии (на период свыше года) подтвердило 46% опрошенных компаний. Таким образом, по нашей оценке, более трети участников рынка планируют свою деятельность лишь на годовом временном горизонте (компании, ответившие «нет», и часть компаний, не давших ответа).

График 15. Долгосрочные планы развития составляются большинством компаний, ответивших на соответствующий вопрос



Источник: «Эксперт РА» по данным опроса лизинговых компаний (135 респондентов)

3. Прогноз развития рынка

Развитие рынка в 2013 году во многом будет определяться динамикой ж/д сегмента, а также динамикой банковских ставок и инвестиционной активностью в экономике. Поддержку

рынку может оказать запрет на использование парка устаревших вагонов и вагонов с ненадежными комплектующими. Наоборот, продление сроков эксплуатации и дальнейшее снижение цен и ставок аренды будут давить на объемы рынка.

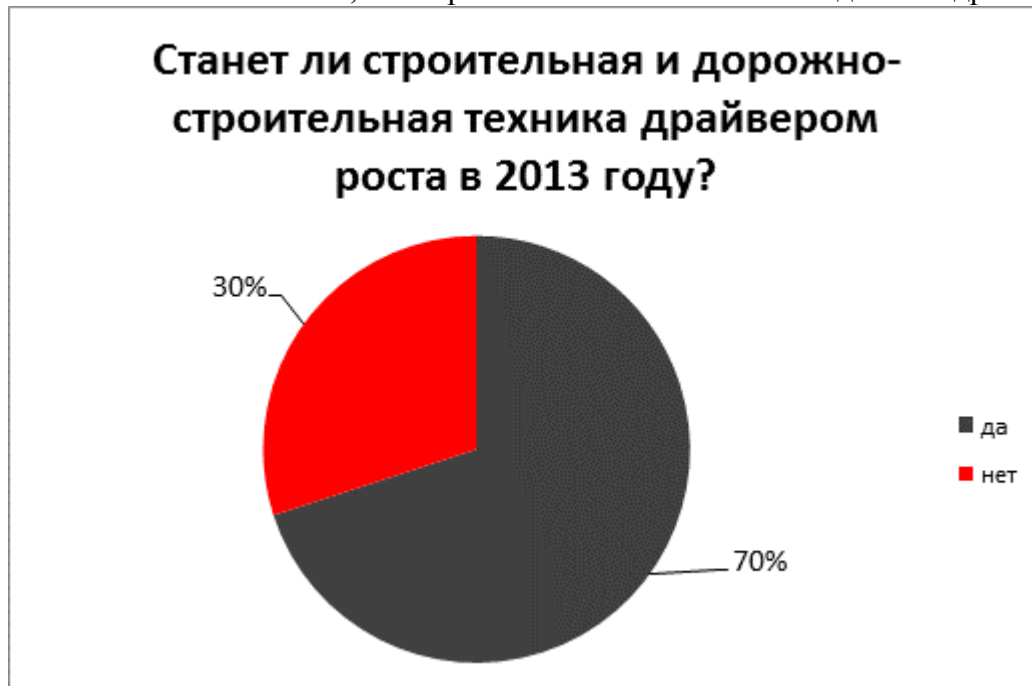
Отмена налога на имущество (с начала 2013 года) вряд ли приведет к сокращению рынка. Исчезновение эффекта экономии на налоге за счет ускоренной амортизации будет скомпенсировано отсутствием расходов на уплату этого налога, повышение инвестиционной активности в результате этого затронет и лизинговый рынок, наряду с другими инструментами финансирования. «Отмена налога для движимого имущества никоим образом не должна снизить спрос на лизинговые услуги. Стоимость расходов лизингодателя включается в лизинговые платежи, следовательно, отмена налога приведет к уменьшению суммы платежей по новым договорам», – комментирует Андрей Коноплев.

«Чем дешевле клиенту обходится предмет лизинга с точки зрения его расходов, тем легче ему исполнять обязательства перед лизинговой компанией, а значит, отмена налога повлияет позитивно, – соглашается Олег Литовкин. – Кроме того, у лизинга определяющие преимущества не столько оптимизация налогообложения, сколько скорость принятия решений, распределенность платежей во времени, фиксация процентной ставки и улучшение баланса клиента. В самом крайнем случае клиент может вернуть предмет лизинга. Если же он не вернул банковский кредит, это навсегда испорченная кредитная история. Иными словами, используя лизинг, клиент существенно улучшает свое правовое положение».

Среди крупнейших капиталоемких сегментов рынка (авиатехника, строительная техника, суда, недвижимость), которые могли бы стать точками роста, только строительную технику лизингодатели считают потенциальным драйвером 2013 года (график 16).

Строительная техника. По мнению лизинговых компаний, строительная техника остается относительно недорогим и высоколиквидным сегментом, на который всегда есть спрос. Оптимизм в оценках данного сегмента вызван, в частности, реализацией крупных строительных проектов (Олимпиада, Чемпионат мира по футболу – 2018 и т. д.), которые дополнительно увеличивают спрос на строительную и дорожно-строительную технику.

График 16. 70% компаний считают, что строительная техника станет одним из драйверов рынка



Источник: «Эксперт РА» по данным опроса лизинговых компаний (40 респондентов)

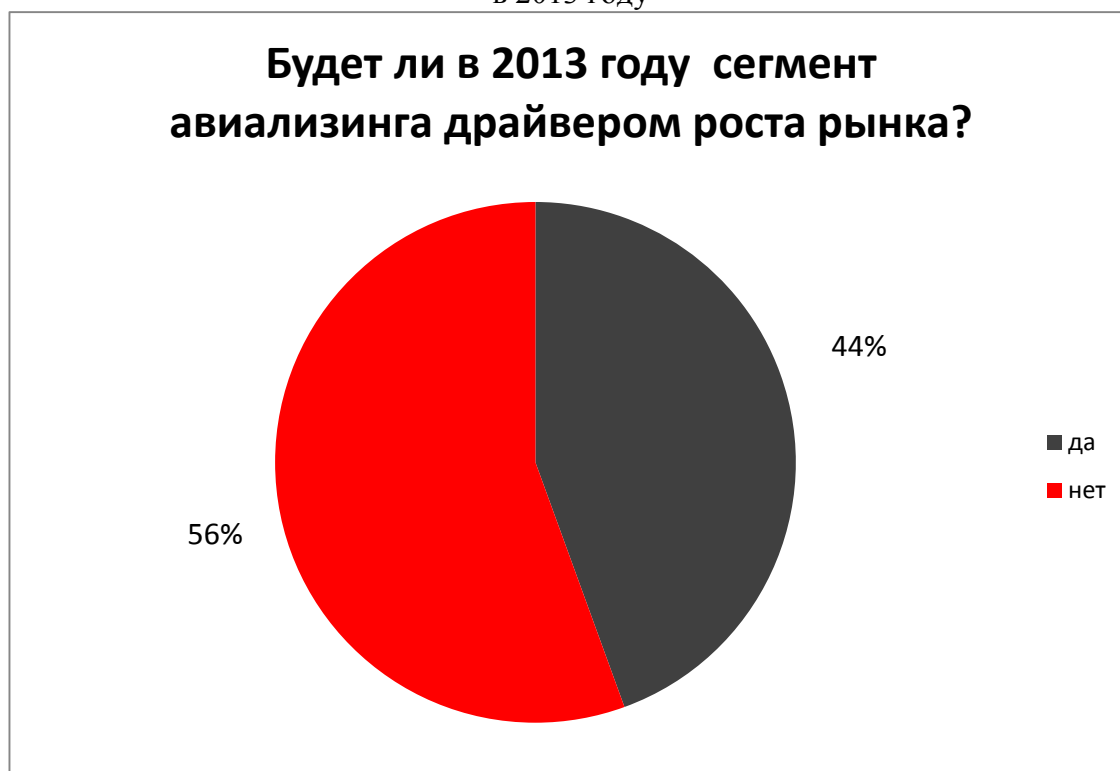
Авиатехника. На авиатехнику как ключевой растущий сегмент, несмотря на меры господдержки (Постановление №1212 о субсидировании лизинговых платежей), надеются менее 50% участников рынка (график 17). «Отечественный воздушный парк очень изношен и

требует обновления техники. Но из-за низкого пассажиропотока на внутренних рейсах нашей страны, обновление основных фондов будет происходить медленно», – говорит **Вера Веселова**, руководитель направления по работе с корпоративными клиентами и филиальной сетью ЗАО «Межрегиональная инвестиционная компания» (рейтинг «Эксперта РА» – В++).

«Для лизинговых компаний, не входящих в топ-20 и без госучастия, такие сделки малоинтересны, так как клиенты по ним имеют определенную специфику (не всегда стабильное финансовое состояние), а сами сделки подразумевают временной лаг с момента начала финансирования и до момента начала эксплуатации», – добавляет Дмитрий Паславский, коммерческий директор ООО «Лентранслизинг».

Массовым сегмент не станет из-за дороговизны техники и необходимости доступа к долгосрочному финансированию. «По крупнейшим рыночным перевозчикам сегмент прочно занят госкомпаниями и западными финансовыми институтами (глобальными игроками на рынке лизинга авиатехники). А по региональной авиации этот сегмент не интересен «рыночным» лизингодателям, так как риски крайне велики. Рыночные игроки смогут действовать объективно только на рынке вертолетов, который слишком мал, чтобы стать драйвером», – считает Иван Перелешин, директор по развитию ГК «Альфа-Лизинг».

График 17. Более половины респондентов не считают, что авиализинг будет локомотивом роста в 2013 году

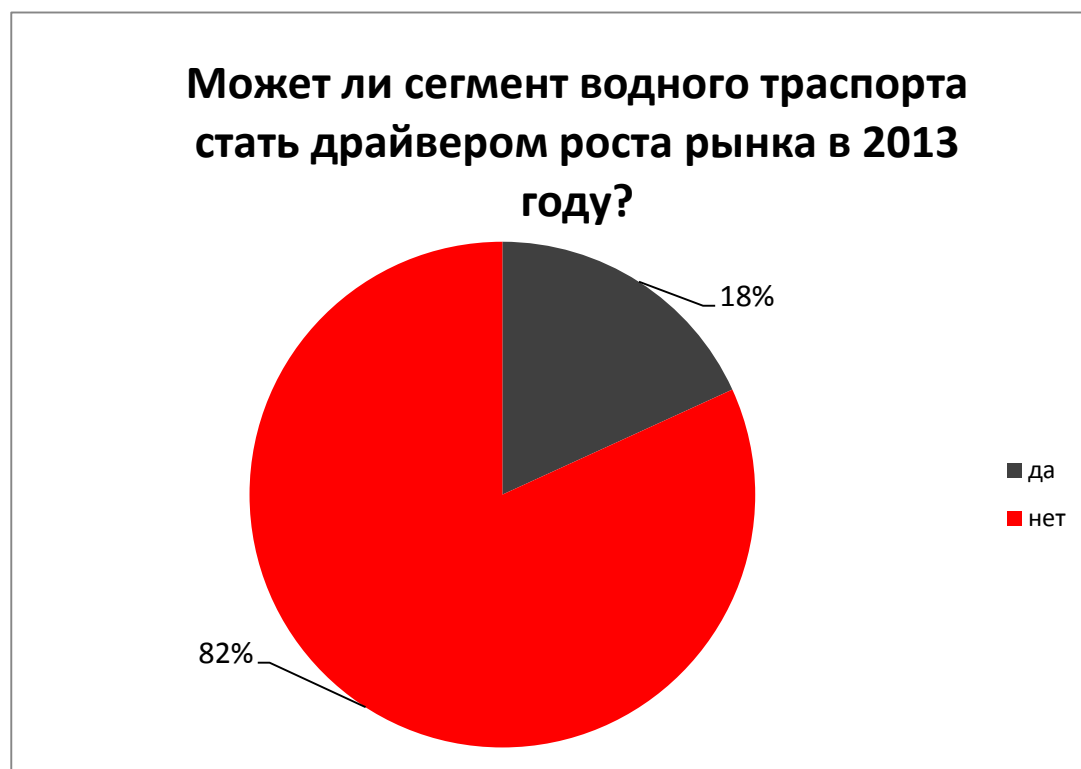


Источник: «Эксперт РА» по данным опроса лизинговых компаний (36 респондентов)

Водный транспорт. Сегмент водного транспорта, по мнению участников рынка, также не станет драйвером роста (график 18). Предпосылками такого пессимизма являются отсутствие достаточного спроса на суда (несмотря на высокий уровень износа), сложная финансовая ситуация у потенциальных лизингополучателей, узкая специализация рынка, не интересная для рыночно ориентированных лизингодателей, отсутствие адресной господдержки и жестких требований государства к эксплуатируемым судам (трагедии, подобные «Булгарии», пока никак не сказались на запрете использования устаревших и ненадежных судов).

Пятая часть респондентов, позитивно оценившая перспективы лизинга судов, опирается на факторы низкой базы и отложенного спроса.

График 18. Подавляющее большинство участников рынка не видят перспектив роста сегмента водного транспорта в 2013 году

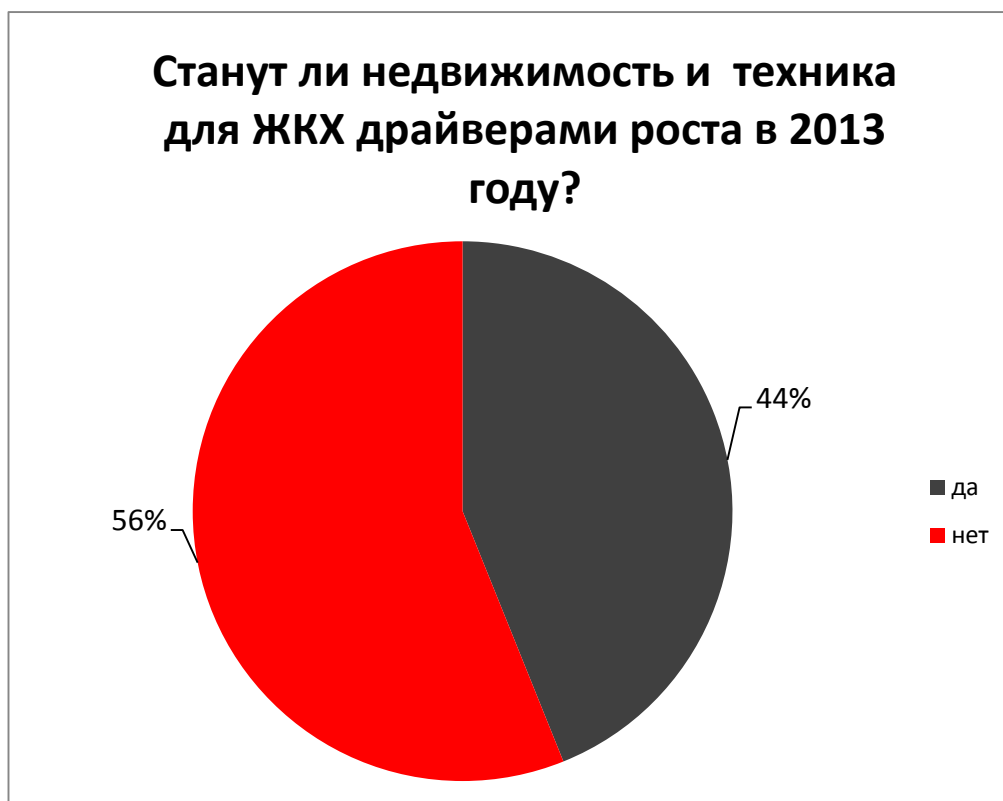


Источник: «Эксперт РА» по данным опроса лизинговых компаний (33 респондента)

Недвижимость и техника для ЖКХ. Доля сегмента лизинга недвижимости в России до сих пор в 5-6 раз ниже, чем в целом в Европе (1,5 против 9%, по данным Leaseurope). В нынешнем году, очевидно, прорыва в таких сделках ожидать не стоит, хотя многие участники рынка называют этот сегмент одним из самых перспективных. Во-первых, потому что лизинг коммерческой недвижимости по сути простой продукт, который многим знаком и понятен так же, как ипотека для физических лиц. Во-вторых, передаваемые в лизинг объекты зачастую достаточно ликвидны и могут выступать в качестве залога, что снижает риски по сделке. Тормозят же развитие сделок непрозрачные схемы купли/продажи недвижимости, сложность в реализации договоров долевой собственности и по объектам незавершенного строительства, высокая стоимость объектов коммерческой недвижимости.

Сегмент техники для ЖКХ также остается небольшим по объему, хотя спрос в нем поддерживается участвовавшими природными катаклизмами – обильные снегопады и «ледяные» дожди способствуют росту спроса на ЖКХ–технику, прежде всего в городах-миллионниках.

График 19. По мнению большинства лизингодателей, в 2013 году сегмент недвижимости не сыграет роль драйвера рынка



Источник: «Эксперт РА» по данным опроса лизинговых компаний (41 респондент)

Основными сегментами роста и наибольшей конкурентной борьбы в 2013 году станут легковой и грузовой автотранспорт (в частности, спрос на легкий коммерческий транспорт в Москве подстегивает запрет движения крупнотоннажных грузовиков). Эти сегменты могут стать самыми быстрорастущими среди крупнейших сегментов рынка (таблица 3). Перспективными в этом году лизингодатели считают также лизинг автобусов (парк в большинстве регионов сильно изношен, и от его замены отказаться невозможно), оборудования для пищевой отрасли, машиностроительного, дерево- и металлообрабатывающего оборудования.

По ожиданиям участников рынка в 2013 году сегмент МСБ продолжит расти быстрее, чем крупные сделки. При этом будут увеличиваться контракты не только с автотранспортом, но и с технологическим оборудованием. «В 2012 году Программа поддержки МСБ фактически была «перезапущена», – говорит **Михаил Афанасьев**, директор департамента финансирования малого и среднего предпринимательства ОАО «МСП Банк». – Мы отказались от поддержки по направлениям, с которыми рынок прекрасно справляется самостоятельно, то есть финансирования предприятий торгового сектора, а также лизинга легковых автомобилей. Вместо них были разработаны новые продукты, разбитые на группы по приоритетам: основная их масса направлена на финансирование инноваций, модернизации, мероприятий по повышению энергоэффективности, а также поддержку прочих проектов «неторгового» сектора экономики и социальных проектов МСП, в том числе проектов в регионах с неблагоприятными социально-экономическими условиями и в моногородах».

Таблица 3. В 2013 году тенденции на рынке вагонов будут во многом определять динамику рынка лизинга

Сегмент	Факторы роста сегмента	Факторы замедления сегмента	Динамика сегмента в 2012 году, %	Прогноз прироста на 2013 год (пессимистичный/оптимистичный прогнозы), %	Прирост в абсолютном выражении, (пессимистичный/оптимистичный прогнозы), млрд рублей	Влияние на общий прирост нового бизнеса (пессимистичный прогноз), п. п.	Вл. общ. нов. (опти. про.

Российский рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели

Железнодорожная техника	Запрет (в случае принятия) на использование устаревших вагонов и вагонов с определенными некачественными комплектующими. Рост спроса на лизинг со стороны перевозчиков, ожидавших снижения цен на вагоны	Падение ставок аренды ж/д состава, сокращение ж/д перевозок	-13,8	-15/0	-80/0	-4	
Легковые автомобили	Ликвидность предмета лизинга, возможность диверсификации клиентов	Замедление темпов прироста продаж автомобилей	+38,2	+20/+25	22/28	+1,1	
Грузовые автомобили	Ликвидность предмета лизинга. Спрос на малотоннажный транспорт в Москве в связи с дневным ограничением движения грузовиков		+19	+15/+20	22/29,5	+1,1	
Авиатехника	Господдержка в виде возмещения части затрат на лизинговые платежи (Постановление 1212 и пр.)	Конкуренция со стороны иностранных лизинговых компаний (нерезидентов)	+18,5	+10	11,5	+0,6	
Строительная техника	Реализация масштабных проектов (Олимпиада, ЧМ по футболу – 2018)		-9	+10/+15	6/9	+0,3	
Спортивно-строительная техника	Реализация масштабных проектов (Олимпиада, ЧМ по футболу – 2018)		+17	+15/+20	6/8	+0,2	
Другие сегменты			-	+5/+7	15/21	+0,7	
Итого прирост по рынку, %						0	

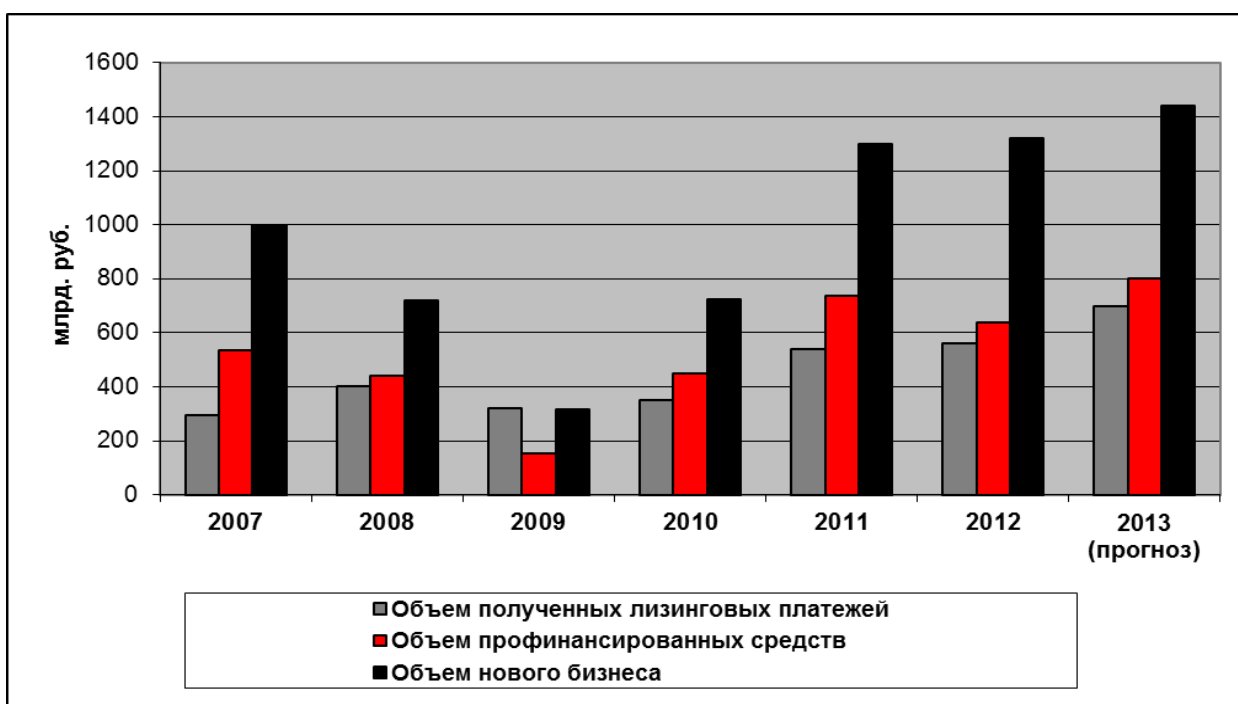
Источник: «Эксперт РА»

В слабом плюсе

Торможение в крупнейшем сегменте рынка (железнодорожной технике) и отсутствие других драйверов обусловили сдержанные ожидания участников рынка в части развития в 2013 году. Быстрый рост вновь не предполагается – исходя из прогнозов компаний, в среднем по рынку новый бизнес может увеличиться на 1-2%. Разброс индивидуальных ожиданий каждой компании значительный: от смелых 150 до скромных 2% и пессимистичных -40% (при этом топ-3 компаний не указали прогноз своих показателей).

На наш взгляд, в текущем году возможны два сценария. Оптимистичный предполагает нулевой рост железнодорожного сегмента и умеренный рост большинства прочих сегментов рынка (в первую очередь автотранспорта), сопоставимый с 2012 годом. В этом случае мы ожидаем прирост объема новых сделок на уровне 8%, а их сумма составит 1,42 трлн рублей (график 7). Пессимистичный сценарий (базовый) предполагает дальнейшее сокращение сделок с подвижным составом (в пределах 15%) и слабый рост остальных сегментов рынка. Такой вариант развития событий, на наш взгляд, является более вероятным с учетом замедления экономики, текущей конъюнктуры рынка вагонов и высокой чувствительности лизинга к снижению инвестиционной активности. В случае пессимистичного сценария темпы прироста рынка составят около 0%, сумма новых сделок останется около 1,32 трлн рублей.

График 20. В 2013 году объем новых сделок вырастет на 8% согласно оптимистичному сценарию



Источник: «Эксперт РА»

Приложение 1. Рэнкинг лизинговых компаний России по итогам 2012 года

Место по новому бизнесу		Компания	Рейтинг финансовой устойчивости «Эксперта РА»	Объем нового бизнеса в 2012 году, млн рублей	В том числе оперативный лизинг/аренда, млн рублей	Текущий портфель, млн рублей		Место по портфелю	Объем полученных лизинговых платежей, млн рублей		Место по полученным платежам
01.01.2013	01.01.2012					01.01.2013	01.01.2012		01.01.2013	01.01.2012	
1	1	«ВЭБ-лизинг»		294 068,1	н/д	515 807,2	296 332,7	1	63 295,0	68 856,4	2
2	2	ВТБ Лизинг		111 222,5	н/д	349 397,0	326 797,7	2	71 697,1	114 702,1	1
3	3	«СБЕРБАНК ЛИЗИНГ» (ГК)		82 027,4	0,0	218 634,0	209 229,9	3	34 576,3	42 973,1	4
4	6	«ТрансФин-М»	A	75 808,0	23 672,0	121 690,5	54 671,1	4	5 596,0	4 055,0	23
5	9	Газпромбанк Лизинг (ГК)	A+	52 717,2	0,0	72 463,1	34 028,5	7	10 067,6	6 424,2	11
6	5	«Государственная транспортная лизинговая компания»		49 008,1	0,0	90 282,1	57 783,2	6	8 696,2	8 382,7	13
7	7	Europlan		48 630,2	н/д	40 884,7	28 001,6	11			
8	4	«Газтехлизинг»		43 525,0	0,0	117 499,3	115 988,9	5	42 305,5	30 870,4	3
9	10	Альфа-Лизинг (ГК)		36 696,0	0,0	63 090,0	41 018,8	8	6 667,5	24 188,1	18
10		«Росагролизинг»		36 385,5	74,3	58 707,2		9	9 739,4		12
11	8	Лизинговая компания УРАЛСИБ	A+	29 407,0	84,0	32 844,0	33 945,0	12	11 780,0	17 073,0	7
12	100	«БИЗНЕС-АЛЬЯНС» (ГК)		26 179,6	0,0	32 841,8	12 854,0	13	6 452,4	6 262,8	19
13	12	Балтийский лизинг (ГК)		23 133,7	0,0	23 425,7	17 736,9	15	16 141,4	12 388,0	5
14	11	SARCADE Лизинг		21 837,4	0,0	16 693,5	11 372,5	19	15 422,3	11 995,1	6
15	18	«Сименс Финанс»		21 568,3	0,0	19 517,2	12 183,4	17			
16	14	«КАМАЗ-ЛИЗИНГ» (ГК)		16 415,9	6 143,9	4 687,4	4 017,4	46	10 089,0	9 778,6	10
17	32	«РЕЙЛ1520»		14 532,0	14 532,0	15 187,0	4 594,0	21	2 409,0	215,0	39
18	22	ОЛК «РЕСО-Лизинг»	A+	13 187,0	0,0	11 224,3	7 015,9	26	6 392,9	3 793,6	20
19	24	«Элемент Лизинг»	A+	10 900,7	0,0	8 938,1	6 467,6	28	5 566,0	4 338,4	24
20	57	«Ильюшин Финанс Ко.»		10 334,2	н/д	46 189,4	42 099,5	10	4 118,0	3 700,9	28
21	26	СТОУН-XXI (ГК)	A	10 244,8	0,0	8 139,7	5 139,8	31	7 558,1	3 848,2	15
22	15	Райффайзен-Лизинг		9 834,0	0,0	15 645,0	14 914,8	20	7 053,0	5 948,8	17
23	19	Интерлизинг (ГК)		9 652,4	0,0	12 711,6	10 900,8	24	7 477,3	5 610,5	16
24	40	«Сибирская лизинговая компания» (Москва)		8 955,6	37,2	11 004,3	7 016,6	27	3 758,9	1 696,1	31

Российский рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели

25	37	Система Лизинг 24		8 536,4	0,0	7 215,2	3 831,9	32	2 916,9	1 126,2	34
26	20	«ЮниКредит Лизинг» и «Локат Лизинг Россия»		7 215,2	н/д	14 450,1	11 725,5	23	5 614,2	4 967,0	22
27	17	«РТК-ЛИЗИНГ»	А	6 515,5	3,1	17 127,5	21 769,4	18	7 582,9	6 460,8	14
28	44	Балтинвест		6 263,0	128,9	5 589,9	2 398,6	42	2 265,4	1 150,8	42
29	28	«Дойче Лизинг Восток»		6 119,1	0,0	14 765,5	14 172,6	22	4 716,7	4 949,1	27
30	30	«МТЕ Финанс»		5 783,0		22 984,2	18 101,0	16	3 918,1	2 371,7	29
31	55	«Лизинком»		5 553,9	0,0	6 482,4	3 697,6	36	2 637,5	956,9	36
32	42	«ЮГРА-ЛИЗИНГ»		5 488,8	0,0	6 175,6	3 210,0	40	2 098,0	1 251,0	43
33		«Универсальная лизинговая компания»		4 957,0	82,0	6 367,0		38	4 910,0		26
34	37*	«Фольксваген Груп Финанц»		4 840,4	0,0	4 006,7	3 461,1	54	3 647,6	2 592,0	32
35	38	«ФБ-ЛИЗИНГ»		4 775,4	н/д	4 435,4	4 046,5	48	2 854,4	3 637,7	35
36	52	«Тюменская агропромышленная лизинговая компания»		4 633,5	0,0	5 349,4	3 334,6	43	2 592,4	2 001,0	38
37	13	«Ютэйр-Лизинг»		4 596,0	0,0	4 168,0	16 341,0	52	3 410,0	923,0	33
38	68	«МСП Лизинг»		4 417,0	0,0	5 692,6	1 213,0	41	1 550,0	321,4	58
39	16	Брансвик Рейл		4 269,2	4 269,2	31 043,4	24 449,0	14	10 288,8	6 402,5	9
40	34	«Русская лизинговая компания»		4 188,0	0,0	4 471,6	6 421,0	47	2 082,7	1 615,0	44
41	41	Ураллизинг		3 951,0	0,0	3 267,0	2 411,4	60	2 375,0	1 661,0	40
42	43	«Альянс-Лизинг»	А+	3 921,5	1,6	3 725,2	2 905,7	55	2 076,8	1 330,9	46
43	25	«Северная Венеция» (ГК)		3 822,8	125,3	11 943,5	13 722,0	25	5 048,8	3 047,2	25
44	33	«ВЕКТОР-ЛИЗИНГ»		3 760,9	203,0	5 072,8	5 026,3	44	3 788,1	4 209,1	30
45	56	«СОЛЛЕРС-ФИНАНС»		3 599,6	0,0	2 856,8	1 678,4	65	1 636,3	955,3	54
46		«Металлинвеслизинг»		3 392,6	0,0	6 178,8		39	5 746,0		21
47	36	«ЗЕСТ» (ГК)		3 330,9	0,0	6 827,2	6 723,2	35	2 607,2	2 427,1	37
48		«Нефтегазмашлизинг»		3 228,6	2 835,4	3 549,5		57	989,0		73
49	39	«ЭКСПО-лизинг»	А	3 136,1	0,0	4 144,8	3 325,7	53	2 374,5	906,7	41
50	45	Приволжская лизинговая компания		2 581,5	н/д	4 305,1	3 588,0	50	1 586,1	1 223,0	56
51	46	ЯрКамп Лизинг		2 576,2	323,2	4 286,9	4 020,9	51	1 806,1	1 314,3	51
52	50	«Лизинговая компания	А	2 560,8	0,0	2 440,2	1 915,8	69	1 592,2	908,7	55

Российский рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели

		«Дельта»									
53	53	«РМБ-Лизинг»		2 455,1	н/д	3 471,0	2 552,4	58	2 057,4	2 355,1	47
54	47	«Промышленная лизинговая компания»		2 420,3	0,0	4 342,0	3 955,2	49	1 683,0	1 241,6	52
55	49	«ЧелИндЛизинг» (ГК)	A	2 268,8	0,0	3 225,5	3 013,1	61	1 971,5	1 524,6	49
56	59	«ВСП-Лизинг»		2 192,0	0,0	4 713,0	2 987,0	45	787,0	166,0	78
57	61	«ИКБ Лизинг»		2 105,0	0,0	3 465,5	2 536,0	59	1 516,0	929,0	60
58	54	ARVAL		2 068,0	2 068,0	8 312,0	7 232,0	30	1 981,0	1 990,7	48
59		«ДЭНМАР-ЛИЗИНГ»	B	2 048,7		2 379,2		70	432,1		96
60		«Санкт-Петербургская лизинговая компания»		1 945,3	0,0	2 869,0		64	902,7		75
61	71	«Объединенная лизинговая компания»		1 909,9	0,0	2 661,9	1 922,7	66	1 004,6	863,0	72
62	62	«ТРАНСЛИЗИНГ»		1 905,3	0,0	6 403,3	4 987,3	37	1 845,4	1 244,0	50
63		«Ак Барс Лизинг»		1 886,8	0,0	3 644,7		56	440,8		95
64	70	«Лизинг-Трейд»		1 873,0	0,0	2 457,1	1 585,1	68	1 572,0	1 144,4	57
65	77	«ЛИКОНС»		1 873,0	37,4	1 605,9	1 617,6	77	1 338,6	870,1	65
66	58	«ШРЕИ ЛИЗИНГ»		1 815,7	0,0				1 545,8		59
67	64	«Петербургская Лизинговая Компания»	B++	1 774,2		2 490,4	2 316,5	67	1 342,7	1 262,0	64
68		Ивеко Капитал Руссия (ранее Афин Лизинг Восток)		1 771,1	0,0	3 075,3		63	1 493,1		62
69	76	«Эксперт-Лизинг» (Челябинск)		1 708,2	0,0	1 511,1	791,9	79	716,6	465,0	81
70	73	«ЭкономЛизинг»	B++	1 665,8	0,0	1 496,5	1 176,8	80	1 005,0	635,7	71
71	21	«Петролизинг-Менеджмент»	A	1 652,6	0,0	8 356,8	8 384,0	29	1 496,9	832,0	61
72	65	«Национальная Лизинговая Компания»		1 572,0	0,0	1 224,0	1 102,0	86	944,0	675,2	74
73		«Транслизинг-сервис»		1 470,0	1 470,0	869,0		97	10 988,0		8
74		«Экстроллизинг»		1 438,0	0,0	1 008,7		93	902,3		76
75	75	«Столичный Лизинг»		1 425,5	30,3	1 371,0	1 119,0	83	1 121,7	842,8	67
76	69	«Абсолют Лизинг» (ГК)		1 410,2	0,0	2 170,7	1 935,8	73	1 110,1	1 035,7	68
77	67	«Гознак-лизинг»		1 382,0	0,0	3 201,3	2 669,3	62	500,4	426,9	89
78	74	«Опцион-ТМ»		1 355,9	0,0	1 717,1	3 461,9	75	1 026,0		70

Российский рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели

79		«БЭЛТИ-ГРАНД»		1 195,1	0,0	1 346,3		84	876,5		77
80	27	«Клиентская Лизинговая Компания» (ГК)	A	1 187,6	325,7	6 967,3	8 209,5	34	2 077,7	2 432,7	45
81	83	Югорская лизинговая компания		1 173,8	0,0	1 196,4	876,4	88	653,0	373,6	83
82	60	«Банк Интеза» и «Интеза Лизинг»		1 170,0	0,0	2 261,0	2 465,0	72	1 658,0	1 856,0	53
83	66	«ЛИЗФАЙНЭНС»	A	1 132,1	0,0	2 277,6	2 592,0	71	1 409,3	1 150,0	63
84	89	«ТаймЛизинг»		1 125,0	0,0	1 445,0	682,8	82	461,0	91,9	92
85	84	«ЛК «ЛИАКОН»		1 087,6	0,0	1 468,8	1 586,2	81	1 055,7	866,6	69
86	78	«Яков Семенов» (ГК)		1 076,6	1,9	1 940,4	1 314,2	74	688,3	420,9	82
87	82	«Межрегиональная инвестиционная компания»	B++	1 028,7	36,3	994,7	809,6	94	523,7	414,8	87
88	80	«Уралпромлизинг» (ГК)		1 020,3	0,0	1 178,8	967,4	90	729,4	528,0	79
89	87	«Лизинг Стандарт» (ГК)**	A	980,5	0,2	1 557,9	841,0	78	516,9	387,6	88
90		«Ладья»		941,2	15,7	1 180,7		89	287,6		107
91		АКБ «ЦентроКредит»		925,1	90,0	1 635,5		76	71,2		128
92		«ОФК-Лизинг»		922,6	0,0	716,8		100	596,8		85
93	81	«БелФин»	B++	835,7		1 090,3	1 144,0	92	568,3	623,1	86
94	86	Лизинговая Компания «Версус»		823,7	0,0	885,6	716,1	96	486,8	295,5	91
95	99	«Лентранслизинг»		803,6	0,0	806,8	557,3	98	270,1	158,3	109
96		«Первая Лизинговая Компания» (Тверь)		794,0	0,0	958,0		95	618,0		84
97	92	«Ротор-лизинг»		774,0	0,0	599,2	404,1	108	432,0	310,0	97
98		«Базис лизинг»	A	675,0	0,0	7 011,0		33	1 260,0		66
99	97	АС ФИНАНС (ГК)		667,7	0,0	750,2	546,3	99	372,5	264,6	104
100	109	«Техноспецсталь-Лизинг»		648,7	0,0	602,0	511,2	107	304,0	281,5	106
101		«РЭБ Лизинг»		647,4	0,0	679,2		102	417,6		99
102	88	«Вестлизинг-М»		630,2	0,0	683,8	792,0	101	491,7	589,0	90
103	102	«Экспресс-Волга-Лизинг»	B++	615,5		647,6	565,0	105	457,4	481,0	93
104	72	«Лизинговая компания малого бизнеса Республики Татарстан»		610,9	22,0	1 219,7	1 275,0	87	391,0	257,2	100
105	98	«Банк «Вологжанин» ***	A	532,0	0,0	633,1	614,4	106	340,3	349,9	105

Российский рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели

106	101	«Владимирская лизинговая компания»		531,0		469,8	348,0	112	376,7	338,0	102
107	108	«Центр-Транс»		516,0	258,0	299,0	297,0	119	177,0	128,0	113
108	116	«Самарская Лизинговая Компания»		480,0	0,0	402,6	223,0	115	196,0	167,0	112
109		ГУП РТ «Татлизинг»		477,9	0,0	669,1		103	122,4		121
110	94	РЛизинг	V++	448,0	0,0	534,0	497,2	111	277,0	255,7	108
111	95	«АСПЕКТ»		419,0	0,0	650,9	478,8	104	173,2	116,0	114
112	112	«ПЛ - лизинг»		402,0	0,0	255,7	148,0	123	166,8	104,4	117
113		«Строительно-дорожные машины трейдинг»		391,3	0,0	415,1		114	427,8		98
114	85	«Проминвест» (ГК)		375,0	0,0	1 090,3	1 301,5	91	454,8	562,4	94
115	106	«Аквилон-Лизинг»		354,4	0,0	452,7	428,6	113	246,5	229,8	111
116	110	«МСБ-Лизинг»		345,0	0,0	378,0	314,0	116	170,0	210,0	116
117	105	«ПЕТЕРБУРГСНАБ»		343,3	0,0	570,9	670,1	110	375,1	321,4	103
118	91	«М-Лизинг»		330,8	0,0	586,1	1 112,0	109	391,0	826,0	101
119	122	«Титан-лизинг»		313,5	0,0	263,6	196,3	120	159,5	180,0	118
120	103	«ПН-Лизинг»		285,6	0,0	345,7	526,0	118	250,8	300,5	110
121	90	РЕГИОН		270,4	0,0	1 302,7	1 593,4	85	718,6	621,3	80
122	125	«Первая лизинговая компания» (Новосибирск)		264,3	0,0	358,4	176,6	117	93,5	123,2	125
123		«ЛК Пруссия» (ГК)		247,9	0,0	196,1		127	74,4		127
124	115	«Центр-Лизинг» (Липецк)		201,8	0,0	260,7	190,8	121	102,0	33,3	123
125	113	Челябинский филиал АО «Халык-Лизинг»		199,8	0,0	228,0	277,7	125	170,4	141,7	115
126	127	«Пензенская лизинговая компания»		199,5		207,5	130,0	126	157,7	103,0	119
127		«РесурсЛизинг»		189,0	0,0	232,6		124	108,9		122
128		Лизинговая компания «Развитие»		187,2	0,0	258,6		122	156,0		120
129	129	«ЭкспертЛизинг» (Пенза)		169,1		178,4	102,0	128	101,8	64,0	124
130		«Независимая Лизинговая Компания»		146,6	0,0	130,0		130	48,6		131
131	130	«Русский Лизинговый Центр»		143,2	0,0	126,8	102,2	131	85,1	85,8	126

Российский рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели

132		«Ренайс»		122,6	0,0	112,0		132	55,8		130
133	128	«Технолизинг»	A	80,5	0,0	135,5	153,3	129	68,8	87,0	129
134	118	«Анлагелизинг»		57,4		55,5	51,1	133	40,7	30,4	132
135		«КОНТРОЛ лизинг»		51,5		54,4		134	13,1		133

* Указано место, которое заняла бы компания в 2011 году, при условии подачи анкеты до завершения исследования.

** Рейтинг «А» присвоен «Межотраслевой лизинговой компании».

*** Кредитный рейтинг банка.

Источник: «Эксперт РА»

Приложение 2. Интервью с партнерами исследования

«В условиях неустойчивого развития национальной и мировой экономик вопросы планирования деятельности компаний в среднесрочной перспективе приобретают важное значение. Прогнозирование различных сценариев развития ситуации на рынке лизинга подготовит компанию к преодолению возможных негативных тенденций»

фото

Интервью с генеральным директором ОАО «ВТБ-Лизинг»
Андреем Коноплевым

– Какие значимые события произошли на рынке в IV квартале 2012 года?

– В 2012 году было отмечено снижение темпов роста российского портфеля лизинга, при этом говорить о снижении спроса некорректно. Достаточно активно развивается направление лизинга нефте- и газодобывающего оборудования, авиакомпании обновляют парк самолетов, в том числе за счет приобретения самолетов разработанных и поставленных на конвейер в последние годы. Например, нашей компанией заключен договор лизинга на приобретение 4 самолетов Boeing 787 Dreamliner.

– Ожидаете ли вы стагнацию на рынке лизинга в 2013 году? Если да, то как компания к этому готовится?

– В 2013 году мы ожидаем сохранения объема нового бизнеса на текущем уровне. Драйверами бизнеса закономерно останутся те сегменты, которые преобладают в российском лизинговом портфеле – лизинг средств транспорта и оборудования. Наша компания диверсифицирует бизнес как по сегментам лизинга, так и по территориальному охвату.

– В случае отсутствия роста новых сделок на рынке в текущем году, как, на ваш взгляд, это переживут участники рынка?

– Снижение объемов нового бизнеса, при условии сохранения качества лизингового портфеля, не должно негативно повлиять на платежеспособность участников рынка, при этом следует учитывать, что финансовое состояние частных лизинговых компаний с ограниченным доступом к финансированию может несколько ухудшиться. Возможны процессы слияния и поглощения среди лизинговых компаний, а также купля/продажа лизинговых портфелей.

– Ожидаете ли вы наступления проблем с ликвидностью в результате эффекта «догоняющего НДС»?

– В деятельности нашей компании мы не ожидаем эффекта «догоняющего НДС», в небольших компаниях возникновение данного эффекта возможно, поскольку в целом их ликвидность неустойчива.

– Наблюдаете ли вы снижение спроса на лизинг с начала года в связи с отменой налога на имущество?

– Причины изменения спроса на лизинговые услуги в начале текущего года разнообразны. По нашему мнению, отмена данного налога для движимого имущества никоим образом не должна снизить спрос на лизинговые услуги. Стоимость расходов лизингодателя включается в лизинговые платежи, следовательно, отмена данного налога приведет к уменьшению суммы платежей по новым договорам.

– Возможно ли в текущих условиях планирование деятельности компании на 2-3 года вперед?

– В условиях неустойчивого развития национальной и мировой экономик вопросы планирования деятельности компаний в среднесрочной перспективе приобретают важное значение. Прогнозирование различных сценариев развития ситуации на рынке лизинга подготовит компанию к преодолению возможных негативных тенденций. В то же время планирование должно включать в себя реальные для выполнения цели, не только финансовые, но и качественные показатели, такие как сохранение качества текущего портфеля на определенном уровне.

– Как, на ваш взгляд, обстоят дела со стратегическим планированием в целом в лизинговой отрасли?

– Крупные игроки изучают рынок, создают соответствующие подразделения, разрабатывают стратегию своей деятельности и на регулярной основе предоставляют отчеты акционерам за прошедший период и плановые ориентиры. Более мелкие игроки либо не ведут стратегического планирования, либо осуществляют его на более краткосрочном горизонте.

«Компании, которые столкнутся с замедлением темпов развития, будут стремиться внести изменения в бизнес. Это может проявиться в ориентации на «розницу». Даже компании, которые всегда работали только с крупными сделками, начинают создавать розничные подразделения. Четче будет прослеживаться отраслевая, нишевая специализация компаний»

фото

Интервью с директором по развитию бизнеса «Государственной транспортной лизинговой компании» **Владимиром Добровольским**

– Какие значимые события произошли на рынке в IV квартале 2012 года?

– На мой взгляд, в IV квартале на рынке лизинга не было действительно значимых событий. Конец года был не слишком успешным для лизингодателей, и, к сожалению, в этот период мы можем констатировать стагнацию.

– Ожидаете ли вы стагнацию на рынке лизинга в 2013 году? Если да, то как компания к этому готовится?

– В 2013 году стагнации на рынке лизинга мы не ожидаем. Мы прогнозируем умеренный рост – 10-15%, в лучшем случае – 20%. Со своей стороны мы фокусируемся на тех сегментах рынка, которые считаем драйверами роста: малой и региональной авиации, дорожной технике, пассажирском транспорте, железнодорожной технике; рассматриваем судостроение и водный транспорт. В этом году мы планируем активизировать работу с регионами, которым предлагаем комплексные решения развития транспортной инфраструктуры.

– В случае отсутствия роста новых сделок на рынке в текущем году, как, на ваш взгляд, это переживут участники рынка?

– Ни для кого не секрет, что для нормальной работы компании необходим постоянный денежный поток, новые сделки. Бизнес должен держаться, как минимум, на текущем уровне, а в идеале – расти. Те, кто может столкнуться с замедлением темпов деятельности, будут стараться подстроиться под новые реалии, сохранить свой бизнес. В первую очередь, это может проявиться в своеобразной моде на розницу. Даже компании, которые всегда работали только с крупными сделками, начинают создавать розничные подразделения. Более четко будет прослеживаться отраслевая специализация компаний, так как в выгодном положении оказываются те игроки, которые могут выступать экспертами в том или ином сегменте, быть ориентирами для рынка. Могу сказать по опыту ГТЛК – при таком подходе недостатка в клиентах не будет.

– Ожидаете ли вы наступления проблем с ликвидностью в результате эффекта «догоняющего НДС»?

– Не думаю, что проблемы с ликвидностью в результате эффекта «догоняющего НДС» будут иметь массовый характер.

– Наблюдаете ли вы снижение спроса на лизинг с начала года в связи с отменой налога на имущество?

– Мы не наблюдаем падения спроса в связи с отменой налога на имущества. Мне кажется, эти изменения могут сформировать другую тенденцию: лизингополучатели начали интересоваться переводом техники на их баланс.

– Возможно ли в текущих условиях планирование деятельности компании на 2-3 года вперед?

– Планирование всегда возможно. У ГТЛК есть стратегия развития до 2015 года. Естественно, ежегодно она может корректироваться в зависимости от результатов и прогнозов, но глобально мы от него не отступали. Если у вас несколько профильных сегментов, то один из них может выстрелить и компенсировать сложности в другом. Например, за начало 2013 года мы уже заключили сделки в авиационном сегменте на сумму лишь немногим меньшую, чем за весь 2012 год. Этот рынок очень капиталоемкий и может компенсировать некоторое затишье, например, в сегменте железнодорожной техники.

– Как, на ваш взгляд, обстоят дела со стратегическим планированием в целом в лизинговой отрасли?

– В целом стратегическое планирование развивается не очень хорошо. Оно может осуществляться только в больших и средних компаниях. Небольшие компании, которых на рынке большинство, очень сильно зависят от текущей конъюнктуры рынка. Они не могут планировать свою деятельность на длительный срок, так как не известно, смогут ли они привлечь банковские кредиты, являющиеся их единственным источником фондирования. К тому же клиенты мелких лизингодателей – тоже небольшие компании, которые не имеют плана долгосрочного развития. Они берут технику, и не понятно, когда придут за следующей партией.

«Вся продуктовая линейка банка в 2012 году была актуализирована с целью обеспечения максимально эффективной поддержки МСП и, естественно, с учетом пожеланий наших партнеров. Каждый продукт теперь ориентирован именно на нашего конечного заемщика»

фото

Интервью с директором департамента финансирования малого и среднего предпринимательства дирекции «Фронт-офис» ОАО «МСП Банк» **Михаилом Афанасьевым**

– Какие изменения в продуктовой линейке МСП Банка произошли в 2012 году?

– В 2012 году произошли достаточно существенные изменения в нашей Программе: она фактически была «перезапущена» с учетом наших приоритетов. Мы отказались от поддержки по направлениям, с которыми рынок прекрасно справляется самостоятельно, то есть поддержки предприятий торгового сектора, а также лизинга легковых автомобилей. Вместо них были разработаны новые продукты, разбитые на группы по приоритетам: основная масса была направлена на финансирование инноваций, модернизации, мероприятий по повышению энергоэффективности, а также поддержку прочих проектов «неторгового» сектора экономики и социальных проектов МСП, в том числе проектов в регионах с неблагоприятными социально-экономическими условиями и в моногородах.

Также мы изменили подход к реализации проектов МСП: теперь в наших продуктах для модернизации/энергоэффективности/инноваций есть разделение на «массовые» (или «целевые» – до 60 млн рублей сроком до 5 лет для субъектов МСП) и проектные (до 150 млн рублей сроком на 7 лет).

При этом вся продуктовая линейка была актуализирована с целью обеспечения максимально эффективной поддержки МСП и, естественно, с учетом пожеланий наших партнеров. Каждый продукт теперь ориентирован именно на нашего конечного заемщика, и предприниматели могут прямо у нас на сайте узнать о том, какую поддержку и по какой ставке они могут получить в своем регионе. Помимо этого, мы обязали наших партнеров размещать информационные материалы об их участии в нашей Программе как на своих страницах в Интернете, так и непосредственно в офисах – для нас очень важно, чтобы как можно больше предпринимателей знало о возможности получить поддержку за счет ОАО «МСП Банк».

– Какие существуют планы по изменению/расширению линейки в 2013 году?

– Основные планы на 2013 год – ввод новых продуктов, направленных, в частности, на:

– разделение рисков с партнерами, в том числе предоставление синдицированных кредитов, прямое кредитование субъектов МСП;

– целевое кредитование инвестиционных проектов субъектов МСП, реализуемых партнерами Банка в приоритетных отраслях экономики конкретного региона, и предусматривающее объединение возможностей и разделение рисков за счет участия региона (региональных организаций инфраструктуры поддержки МСП) в проектах путем предоставления гарантий, субсидий и поручительств по договорам лизинга и кредита;

– кредитование региональных лизинговых компаний, создающихся по инициативе регионов и при их организационном и финансовом участии, на цели реализации модернизационных, инновационных и энергоэффективных проектов субъектов МСП;

– кредитование на цели создания и развития объектов инвестиционной инфраструктуры (промышленных, индустриальных и технологических парков и др.);

– поддержку внешнеэкономической деятельности субъектов МСП,

а также углубление работы с приоритетными регионами – теми, в которых наша поддержка наиболее востребована. И, естественно, мы будем больше внимания уделять скорости и «качеству» доведения средств до конечного заемщика, поэтому возможны изменения в продуктах, призванные повлиять именно на эти параметры.

– Как меняются требования банка к участникам программы? С какими основными трудностями сталкиваются компании при участии в Программе банка (или банк сталкивается в процессе реализации Программы с компаниями)?

– Требования к партнерам достаточно стабильны и прозрачны, основные – это устойчивое финансовое положение, величина капитала, хорошая деловая репутация, отсутствие санкций со стороны надзорных и контролирующих органов, положительная кредитная история. С полным перечнем можно ознакомиться на нашем сайте www.mspbank.ru в разделе «Партнерам».

Существенных трудностей в работе не возникает, есть планомерная совместная работа с партнерами: от них требуется обеспечить доведение средств до конечного заемщика, от нас – контроль целевого использования этих средств. При этом, с учетом наших приоритетов по поддержке инноваций, модернизации и энергоэффективности, многим партнерам нужно разобраться в условиях продуктов. Для них важным фактором является налаживание работы филиальной сети и поддержания единых стандартов во всех регионах присутствия, и мы со своей стороны делаем все возможное, чтобы помочь нашим партнерам в этом: проводим обучающие семинары, стандартизируем и по возможности упрощаем отчетность, проводим автоматизацию (так, в 2012-м введена в эксплуатацию система МСП-Онлайн), поддерживаем в актуальном состоянии и расширяем базу часто задаваемых вопросов по нашей Программе.

– Какие ключевые изменения в 2012 году вы бы выделили в политике установления лимитов для лизинговых компаний – участников программы поддержки? Предполагаются ли изменения в критериях лимитирования в 2013-м?

– В качестве основных изменений в политике установления лимитов на лизинговые компании, которые прорабатывались (и тестировались) банком в течение 2012 года и будут введены в 2013 году, стоит отметить новые подходы к расчету лимитов риска, базирующиеся на значениях внутреннего рейтинга компаний. Рейтинг (в соответствии с новой методикой определения внутреннего рейтинга корпоративного клиента ОАО «МСП Банк») будет основываться на совокупности целого ряда показателей: количественных (финансовых коэффициентов, рассчитываемых по данным бухгалтерской отчетности и характеризующих финансовое положение компаний), качественных (структура собственности, опыт функционирования, положение на рынке, корпоративное управление, деловая активность и др.), а также на результатах экспертной оценки дополнительных риск-факторов, которые могут быть присущи отдельным клиентам и связаны с их отраслевыми особенностями. Так, исходя из специфики деятельности лизинговой компании, экспертной оценки требует анализ лизингового портфеля на предмет его диверсификации (степени концентрации рисков на одном лизингополучателе, в одной отрасли, регионе и т. д.), уровня просрочки по лизинговому портфелю, степени покрытия приобретенных лизинговой компанией предметов лизинга долгосрочными источниками финансирования и т. д.

Приложение 3. Рейтинги финансовой устойчивости лизинговых компаний «Эксперта РА»

«Эксперт РА» – первое национальное рейтинговое агентство, начавшее присваивать индивидуальные рейтинги финансовой устойчивости российским лизинговым компаниям.

Рейтинговая шкала агентства «Эксперт РА» является российской национальной шкалой и содержит 10 рейтинговых классов.

В зависимости от уровня надежности компании может быть присвоен следующий рейтинг (все классы указаны в порядке снижения уровня устойчивости):

A ++	Исключительно высокий уровень финансовой устойчивости.
A+	Очень высокий уровень финансовой устойчивости.
A	Высокий уровень финансовой устойчивости.
B++	Приемлемый уровень финансовой устойчивости.
B+	Достаточный уровень финансовой устойчивости.
B	Удовлетворительный уровень финансовой устойчивости.
C++	Низкий уровень финансовой устойчивости.
C+	Очень низкий уровень финансовой устойчивости (преддефолтный).
C	Неудовлетворительный уровень финансовой устойчивости (выборочный дефолт).
D	Банкротство/ликвидация.

Чтобы адекватно оценить уровень надежности лизинговой компании, мы осуществляем полноценный анализ 4 основных аспектов деятельности:

- основной деятельности лизингодателя и его рыночных позиций;
- финансового состояния компании;
- риск-менеджмента и обеспечения обязательств;
- корпоративного управления и делового потенциала.

Рейтинг-лист «Эксперта РА» ежемесячно публикуется в ряде ведущих деловых изданий: журналы «Эксперт», «Банковское обозрение», «Банки и деловой мир».

По итогам присвоения рейтинга «Эксперт РА» осуществляет рассылку пресс-релиза по базе более чем 3 тыс. подписчиков, среди которых присутствуют электронные и печатные СМИ, на постоянной основе публикующие новости по нашим пресс-релизам: ЛизингИнфо, ЛизингФорум, ЛизингГрад, Банки.ру, Банкир.ру, РБК daily, finam.ru, all-leasing.ru.

Присутствие в рейтинг-листе «Эксперта РА» обеспечивает автоматическое включение рейтинга в базы данных информационных агентств, сотрудничающих с «Экспертом РА»: Bloomberg, CbondS.

Помимо получения непосредственно рейтинга надежности, лизинговая компания, прошедшая процедуру рейтингования, получает отчет с детальным анализом внутренних и внешних характеристик ее деятельности. Этот отчет может стать источником информации о реальном положении дел в компании для тех ее кредиторов, инвесторов, партнеров и клиентов, которым это необходимо. Кроме этого, выводы, сделанные в ходе рейтингового анализа, могут дать компании дополнительную возможность оценить себя на фоне остальных и внести необходимые корректировки во внутренние процессы.

Рейтинги финансовой устойчивости лизинговых компаний «Эксперта РА» (по состоянию на 25.03.2012)

Альянс-Лизинг	A+	стабильный
Базис Лизинг	A	стабильный
БелФин	B++	стабильный
Газпромбанк Лизинг (ЗАО)	A+	стабильный
Газпромбанк Лизинг (ООО)	A+	стабильный
Газпромбанк Лизинг-Стандарт	A+	стабильный
Газтехинвест (группа Газпромбанк Лизинг)	A+	стабильный
Лизинговая компания «Дельта»	A	позитивный
ДЭНМАР-ЛИЗИНГ	B	стабильный
Клиентская Лизинговая Компания	A	стабильный
Лизфайнэнс	A	стабильный
Межрегиональная инвестиционная компания	B++	стабильный
Межотраслевая лизинговая компания	A	стабильный
Петербургская лизинговая компания	B++	стабильный
Петролизинг-Менеджмент	A	стабильный
РАФ-Лизинг	A	позитивный
РЕСО-Лизинг	A+	стабильный
РЛизинг	B++	стабильный
РТК-Лизинг	A	стабильный
Стоун-XXI	A	позитивный
Технолизинг	A	стабильный
ТрансФин-М	A	позитивный
ЛК Уралсиб	A+	стабильный
Финансовые Технологии (группа ЧелИндЛизинг)	A	стабильный
ЧелИндЛизинг	A	стабильный
ЧелИндЛизинг-1	A	стабильный
ЧелИндЛизинг-Плюс	A	стабильный

Российский рынок лизинга по итогам 2012 года: вагоны подвели

ЭкономЛизинг	B++	позитивный
ЭКСПО-лизинг	A	стабильный
Экспресс-Волга-Лизинг	B++	стабильный
Элемент Лизинг	A+	стабильный

Приложение 4. О рейтинговом агентстве «Эксперт РА»

«Эксперт РА» – ведущее национальное рейтинговое агентство в России с 15-летней историей. «Эксперт РА» является лидером в области рейтингования, а также исследовательско-коммуникационной деятельности.

Рейтинги. Рейтинговое агентство «Эксперт РА» аккредитовано при Минфине РФ. На сегодняшний день агентством присвоено около 600 индивидуальных рейтингов. «Эксперт РА» – крупнейшее в России и СНГ рейтинговое агентство, по числу рейтингов компаний и банков в странах СНГ опережающее не только другие российские, но и международные агентства. «Эксперту РА» принадлежит 1-е место и 40% от общего числа присвоенных рейтингов в России, 1-е место по числу рейтингов банков, страховых и лизинговых компаний, НПФ, микрофинансовых организаций, гарантийных фондов и компаний нефинансового сектора.

Рейтинги «Эксперта РА» входят в список официальных требований к банкам, страховщикам, пенсионным фондам, эмитентам. Агентство официально признано ФСФР, Центральным банком России, Внешэкономбанком России, Московской биржей, Агентством по ипотечному жилищному кредитованию, Агентством по страхованию вкладов, профессиональными ассоциациями и саморегулируемыми организациями (ВСС, ассоциацией «Россия», Агентством стратегических исследований, РСА, НАПФ, НЛУ, НСГ, НФА), а также сотнями компаний и органов власти при проведении конкурсов и тендеров.

Исследования. Более 500 аналитических записок, исследований, обзоров готовит «Эксперт РА» ежегодно. Среди них более 60 публичных исследований, отраслевых обзоров по страхованию, банкам, УК, лизинговым и факторинговым компаниям, аудиторам, консультантам и другим отраслям экономики. В рэнкингах агентства принимает участие около 5 000 компаний различных сегментов экономики. База данных агентства содержит порядка 20 тыс. наименований компаний. Одним из новых проектов агентства в 2012 году стал рейтинг вузов России. В скором времени «Эксперт РА» планирует составить рейтинг вузов СНГ.

Мероприятия. Ежегодно «Эксперт РА» проводит форумы, конференции, круглые столы, на которых обсуждаются основные результаты исследований, вырабатываются решения для бизнеса и власти. В 2012 году агентством было проведено 22 мероприятия деловой направленности, которые посетили более 6 000 человек: представители власти, бизнеса, науки и профессиональных объединений. Все мероприятия, организованные «Экспертом РА», освещаются ведущими телевизионными, печатными и электронными СМИ. В послужном списке агентства – организация крупных экономических форумов на территории России, ближнего и дальнего зарубежья, которые находят заслуженное признание у деловой общественности. В 2012 году «Эксперт РА» совместно с Фондом «Сколково» провел Саммит творцов инновационной экономики, впервые собрав в России всемирно известных инновационных «гуру». В ходе подготовки саммита была проведена масштабная работа, итогом которой стало «Руководство по созданию и развитию инновационных центров (технологии и закономерности)». В этом исследовании впервые в России, а отчасти и в мире, обобщены управленческие практики и подходы к созданию инновационной инфраструктуры. IV Тульский экономический форум «Развитие городов: инновации плюс потенциал традиций», организованный «Экспертом РА» совместно с администрацией Тульской области в сентябре 2011 года, занял 5-е место в сравнительном исследовании крупнейших деловых и политических форумов, проведенном Национальным институтом изучения репутаций.

С 2008 года также ведет свою работу рейтинговое агентство «Эксперт РА Казахстан» (<http://raexpert.kz>). С 2012 года агентство имеет свои представительства в Республике Беларусь и в Германии.

Подробная информация о деятельности рейтингового агентства «Эксперт РА» – на сайте www.raexpert.ru и по тел. +7 (495) 225-34-44.