

*Беданокков Мурат Капланович, доктор экономических наук, профессор кафедры высшей математики и системного анализа, декан инженерно-экономического факультета Майкопского государственного технологического университета, т.: (8772)570224;*

*Машина Наталья Геннадьевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления на предприятии Майкопского государственного технологического университета, т.: (8772)570504.*

## **ЛИЗИНГ КАК ИНСТРУМЕНТ ВОСПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ** (рецензирована)

*В статье рассматривается лизинговая деятельность России и ее перспективы в условиях посткризисного развития, актуализируются проблемы совершенствования законодательной базы, развития быстрорастущих и высокомаржинальных секторов рынка.*

*Ключевые слова: лизинг, финансовый инструмент, преимущества, динамика, формирование новых сегментов, правовая стабильность.*

*Bedanokov Murat Kaplanovich, Doctor of Economics, professor of the Department of Higher Mathematics and Systems Analysis, dean of the Faculty of Engineering and Economics, Maikop State Technological University, tel: (8772) 570 224;*

*Mashinina Natalia Gennadijevna, Candidate of Economics, assistant professor of the Department of Economics and Enterprise Management, Maikop State Technological University, tel: (8772) 570 504.*

## **LEASING AS A TOOL FOR REPRODUCTION POLICY** (reviewed)

*The article deals with leasing activity in Russia and its prospects in the post-crisis development, the problems of improving the legislative framework and the development of fast-growing and highly profitable market sectors have been actualized.*

*Keywords: leasing, financial instrument, benefits, the dynamics of the formation of new segments, the legal stability.*

Лизинг является важнейшим финансовым инструментом модернизации производства, быстрого реагирования на изменение конъюнктуры рынка, помогает развивать бизнес даже в условиях нехватки собственных средств предприятия.

Классический лизинг носит трехсторонний характер взаимоотношений: продавец (поставщик) имущества, лизингодатель, лизингополучатель. В случае реализации дорогостоящего проекта число участников сделки увеличивается. Это, как правило, происходит за счет привлечения лизингодателем к сделке новых источников финансовых средств (банков, страховых компаний, инвестиционных фондов и т.п.).

Именно в условиях кризиса 2008-2009 годов множество отечественных предпринимателей устремили свой взор на лизинговые контракты, так как ни одно банковское учреждение не идет на кредитование бизнеса на долгосрочной основе.

Лизинговая операция несет в себе элементы кредита, аренды и инвестиций. Считается, что лизинг имеет ряд преимуществ по сравнению с другими формами финансирования. Главным достоинством лизинга является наличие специальных льгот в налогообложении, которое поощряет расширение и обновление материальной базы производства.

Основываясь на международном опыте, накопленном, прежде всего индустриально развитыми странами и российском опыте, накопленном за минувшие годы, необходимо отметить следующие отличительные особенности, которые имеет лизинг и которые дают ему преимущества по сравнению с другими формами инвестиций, и в частности кредитованием:

– лизинг позволяет лизингополучателям быстро реагировать на изменение конъюнктуры рынка, быстро обновлять основной капитал, не прибегая к крупномасштабным разовым инвестициям;

– лизинг дает возможность компаниям производить модернизацию и организовывать новое производство без мобилизации крупных финансовых ресурсов;

– для мелких и средних фирм лизинг часто бывает единственным средством финансирования их производственной деятельности из-за дорогих кредитов, долгой оценки кредитоспособности, необходимости предоставления залога, поручительства или иного обеспечения;

– лизинг освобождает лизингополучателя от расходов и необходимых процедур, связанных с владением имуществом;

– лизинг удобен для бухгалтерского учета, так как арендуемое оборудование не ставится, как правило, на баланс компании - лизингополучателя, а лизинговые платежи рассматриваются как ее текущие расходы, (что обеспечивает сохранение допустимого соотношения собственных и заемных средств, используемых компанией, и делает ее привлекательной для кредиторов);

– некоторые формы лизинга обеспечивают лизингополучателям дополнительные услуги лизингодателя или его агентам (техническое обслуживание, ремонт и консультации, передача «ноу-хау» и т.д.);

– лизинг гарантирует использование средств для осуществления определенных целей;

– лизинг сводит к минимуму риск не возврата инвестированных средств [6].

В настоящее время лизинг все более прочно занимает подобающее ему место в качестве одного из главных финансовых механизмов обновления основных фондов в экономике. Уже сейчас лизинг в России стал основным инструментом приобретения ряда важнейших видов основных средств, таких как сельскохозяйственная техника, авиация, авто- и железнодорожный транспорт. Лизинг становится гибким и многообещающим экономическим рычагом, способным привлечь инвестиции, направленным на развитие и подъем жизненно важных отраслей экономики страны, обеспечить реальную поддержку малому бизнесу. Налицо огромный потенциал лизинга в России.

Отраслями, наиболее привлекательными для развития российского лизинга, эксперты считают сельское хозяйство, строительство, тяжелое машиностроение, транспорт.

Рынок лизинговых услуг в России последние годы развивается очень динамично. В тоже время условия ведения этого бизнеса усложняются. Усиливающаяся конкуренция между лизинговыми компаниями приводит снижению маржи и уменьшению требований к лизингополучателям. Лизинговые компании активно начали работать с малым и средним бизнесом, что требует оптимизации бизнес-процессов и автоматизации всех стадий подготовки договора лизинга.

Так в 2010 году объем нового бизнеса возрос в 2,3 раза по сравнению с кризисным 2009 годом, объем профинансированных средств увеличился в 3 раза. Доля лизинга в ВВП в 2010 году составила 1,63% по сравнению с 0,81% в 2009 году.

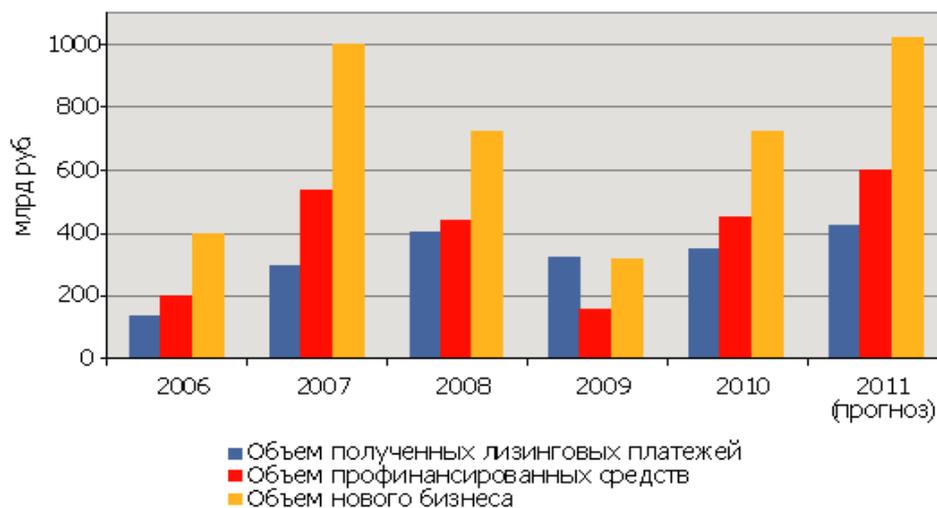


Рис. 1. Динамика показателей лизинговой деятельности в России

Быстрый рост показателей развития лизинга в 2010 году был обусловлен стабилизацией финансового состояния лизингополучателей (что позволило лизингодателям точнее оценивать риски финансирования клиентов), смягчением критериев риск-менеджмента лизинговыми компаниями, а также агрессивной политикой лизингодателей с госучастием.

Можно предположить, что на увеличение объемов сделок повлияли и ожидания лизинговыми компаниями негативных законодательных новаций – возможно, некоторые компании стремились

сформировать более значительный портфель, надеясь, что планируемые изменения налогового регулирования (в частности, возможная отмена ускоренной амортизации) не будут иметь обратной силы.

По данным Рейтингового агентства «ЭКСПЕРТ РА» в 2010 году наблюдалась следующая сегментация рынка: по доле в лизинговом портфеле: на ж/д технику пришлось 41,8%, на авиационный транспорт – 12,4%, на грузовой автотранспорт – 6%, на энергетическое оборудование – 5,7%. Ведущий сегмент рынка по доле в объеме нового бизнеса 2010 года также приходится на ж/д технику (39,1%), на авиационный транспорт (10,5%), на грузовой автотранспорт (8,4%) [5].

Исторически этот сегмент транспорта – высокомаржинальный и наиболее привлекательный для лизингодателей.

В нем работают почти все российские лизинговые компании. Это обусловлено его высокой ликвидностью, удобным и надежным обеспечением сделки. Большинство новых лизинговых компаний, выходя на рынок, начинают работать именно в этом сегменте. Затем, накопив опыт, переходят в более сложные и рискованные ниши. Поэтому увеличение интереса к данному рынку, выход на него новых игроков, прежде всего, отражается на лизинге транспорта.

Эта же причина – высокая ликвидность – лежит в основе выдвижения на лидирующие позиции железнодорожного транспорта. Однако здесь имели место и дополнительные стимулы. Прежде всего, это растущий спрос со стороны ОАО «РЖД». Это привело к значительному росту лизингового финансирования поставок подвижного состава. Фактором увеличения стоимостного объема суммарного портфеля сделок лизинга железнодорожного транспорта стал и рост цен на него более чем вдвое в течение последних лет. Важным фактором развития лизинга подвижного состава стали изменения в законодательстве, позволившие сократить сроки амортизации на подвижной состав. С учетом коэффициента ускорения это сделало его доступным для лизингового оборота

Таким образом, на долю железнодорожного, авиационного и автотранспорта приходится не менее половины всего рынка лизинга. И это позитивная тенденция, которая свидетельствует о взрослении и стабилизации рынка. Именно такая структура характерна для лизинговых рынков развитых стран.

Несмотря на активизацию филиальных сетей лизингодателей, доля Москвы в структуре новых лизинговых сделок в 2010 году выросла – с 28,7% до 38,4%. В географическом распределении сделок также увеличилась доля Северо-Западного ФО (с 1,9% до 2,3%), Уральского, Южного и Северо-Кавказского ФО. При этом снизилась доля Санкт-Петербурга (с 15,8% до 12,4%), Приволжского (с 10,24% до 8,4%), Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

Тройку лидеров по объему сделок в Москве за 2010 г. составили компании "ВТБ-Лизинг", "ВЭБ-Лизинг" и "Сбербанк Лизинг". Суммарно данные компании в 2010 году обеспечили 50,4% новых сделок, приходящихся на столицу [5].

В настоящее время хорошо зарекомендовали себя такие российские лизинговые компании, как «Сбербанк Лизинг» (ГК), «ВЭБ-лизинг», «ВТБ Лизинг» (имеют соответственно 1, 2, 3 место по объему нового бизнеса).

В 2010 году наблюдался быстрый рост доли лизингодателей из госсектора, который, на наш взгляд, связан с развитием государственных программ поддержки отдельных отраслей экономики (в частности, транспортной отрасли через "ГТЛК", судостроительной – через "ВЭБ-Лизинг") [5].

Развитие рынка лизинга в ближайшие годы будет идти в двух основных направлениях.

Первое направление – увеличение конкуренции и совершенствование лизинговых продуктов в уже существующих сегментах рынка.

Рост конкуренции на рынке лизинговых услуг является благоприятным фактором для лизингополучателей, так как у них появляется возможность выбирать более выгодные условия для работы.

Растущая конкуренция заставила лизинговые компании искать незанятые рыночные ниши. Новые лизинговые продукты появлялись в истекшем периоде преимущественно в сегменте лизинга автотранспорта - самом развитом и конкурентном на российском рынке.

Второе направление – формирование новых сегментов рынка и количественное развитие многих из тех сегментов, объемы которых в настоящий момент незначительны.

Российские лизинговые компании в ближайшей перспективе будут вынуждены идти в те сегменты, которые до сих пор считались менее привлекательными. Это, прежде всего, лизинг строительной и дорожно-строительной техники, сельскохозяйственной техники, пищевого оборудования, машиностроительного и технологического оборудования, компьютеров и т.д. Потенциал этих сегментов обусловлен довольно высокой ликвидностью лизинговых активов,

относительно небольшим объемом сделок, высоким дефицитом финансирования. Можно ожидать усиления конкуренции и в сегменте телекоммуникационного оборудования.

Еще одно потенциально сильное направление – это лизинг информационных технологий и программного обеспечения. В США этот сегмент занимает более 30% всего рынка. В России доля сегмента телекоммуникационного оборудования в новом бизнесе в 2010 году составила всего 0,38%, а доля сегмента в лизинговом портфеле – 1,16% [4, 5].

Развитие данного сегмента в России сдерживается во многом тем, что программное обеспечение не является материальным активом и по существующему законодательству не может становиться объектом лизинга.

Новым значимым направлением перспектив развития лизинга становится лизинг с полным набором услуг (Full-service leasing). Этот продукт предполагает, что лизинговая компания помимо своей основной функции – приобретения транспорта и передачи его лизингополучателю – берет на себя еще ряд задач, а именно уплату всех налогов, регистрацию транспортного средства, страхование и техническое обслуживание автомобиля. Лизингодатель может брать на себя и более широкий круг обязательств – от услуги по подбору автомобиля, исходя из производственных задач покупателя, планирования структуры и порядка обновления автопарка клиента, до предоставления (в случае непредвиденного выхода полученной техники из строя) техобслуживания, ремонта, замены зимней резины, предоставления топливной карты. Этот вид сделки пользуется широкой популярностью не только в развитых странах, но и некоторые развивающиеся – Сингапур, ЮАР, Тайвань и Южная Корея. В настоящее время лизинг автотранспорта с полным набором услуг предлагают и многие российские операторы автолизинга.

Если раньше «оперативный лизинг» упоминался преимущественно в дискуссиях о зарубежном опыте, то в настоящее время этот продукт появился в ассортименте лизинговых компаний. От традиционного для России финансового лизинга он отличается тем, что по окончании договора финансовой аренды объект лизинга не переходит в собственность лизингополучателя, а возвращается лизингодателю. В связи с этим договоры оперативного лизинга обычно заключаются на более короткий срок, чем договоры финансового лизинга. Оперативный лизинг имеет свою довольно обширную рыночную нишу. Во-первых, это поставки высокотехнологичного оборудования, которое быстро устаревает, и поэтому для клиента выгоднее обновлять его каждые два-три года, чем получать в собственность. Во-вторых, это поставки оборудования для выполнения разовых или сезонных работ, например в строительстве или сельском хозяйстве. Особенно высок спрос на краткосрочную аренду транспортных средств, что весьма актуально в контексте острой конкуренции в автолизинге.

Оптимистично выглядят перспективы лизинга для физических лиц. В ряде стран Европы лизинг для частных лиц занимает значительную долю местных рынков лизинга. Так, в Германии на этот сегмент приходится 9,2% всего рынка лизинга, причем предметом подавляющего большинства сделок в этом сегменте становятся как раз автомобили. В России такой финансовый продукт может перетянуть на себя часть рынка автокредитования.

В настоящее время начал развиваться «лизинг недвижимости» – коммерческой (офисы) и производственной (склады, цеха, терминалы). В 2010 году на этот сегмент пришлось 3,1% сделок [5].

За девять месяцев 2011 года российский рынок лизинга вырос на 119%. Динамика объема новых сделок аналогична прошлогодней. Совокупный лизинговый портфель на 1 октября 2011 года составил 1,6 трлн. рублей – в 1,7 раза выше уровня 2009 года. Наибольший объем контрактов (182,8 млрд. рублей) был заключен «ВЭБ-лизингом». Наибольший объем сделок компании в третьем квартале пришелся на железнодорожную технику (около 50 млрд. рублей) и авиатранспорт (около 35 млрд. рублей) [8].

Самой быстрорастущей компанией по итогам девяти месяцев 2011 года стала Государственная транспортная лизинговая компания – ее портфель увеличился в 8,6 раза.

По-прежнему значительную долю в лизинговых контрактах занимают сегменты автомобильного, железнодорожного и авиационного транспорта. Но, во-первых, такая структура рынка не уникальна особенность России (в целом на европейском рынке более 50% сделок занимают сегменты легкового и коммерческого автотранспорта, у нас же только 22%).

По итогам 2011 года планируется увеличить объемы новых сделок примерно на 76% к уровню 2010 года.

Скорость развития рынка за первые три квартала 2011 года соответствовала докризисным тенденциям 2006-2007 годов, и, если подобная динамика сохранится, то ожидаемая сумма новых

сделок достигнет 1,5 трлн. рублей. Темпы прироста при этом составят 106%. И в том, и в другом случае 2011 год станет рекордным с начала развития российского лизингового рынка – предшествующий максимум в 2007 году составил 0,99 трлн. рублей [8].

Приведенная динамика рынка лизинга показывает общую динамику развития экономики страны.

Несмотря на положительную динамику и высокие темпы роста, объем рынка лизинга России по-прежнему сопоставим разве что с Бразилией, тогда как на первом месте находится Европа, а на втором – США [7].

По международным меркам, доля российского лизинга в экономике остается довольно невысокой. Так в Европе доля лизинга в инвестициях в основные средства на сегодняшний день варьируется в пределах 15-17%, в США доля лизинга в инвестициях составляет 27 %, в России этот показатель все еще не превышает 9%. Самую высокую долю лизинга в ВВП имеют развивающиеся страны (большинство из них – страны Восточной Европы), что обусловлено их более высокой потребностью в обновлении основных фондов по сравнению с развитыми странами. Максимальное значение этого показателя в Эстонии – 5,26 %. Следует отметить, что в России уровень данного показателя возрос с 0,81% в 2009 г. до 1,63% в 2010 г. [5].

Несмотря на значительное расширение объемов новых сделок, за девять месяцев 2011 года наблюдается снижение показателей рентабельности лизинговых компаний. Самое серьезное понижающее влияние на рентабельность лизинговых компаний сегодня оказывают сильная ценовая конкуренция и общее постепенное увеличение процентных ставок по заемным ресурсам.

Лизинговый бизнес, как новое направление в предпринимательской деятельности России, требует постоянного обслуживания принимаемых нормативно-правовых актов и их систематической корректировки с учетом постоянного мониторинга за действующей системой нормативных документов, выявления положений, препятствующих развитию лизинга, и их своевременного устранения.

Но вместе с тем, для устойчивого развития лизинга особое значение приобретает правовая и финансовая стабильность. В то же время именно в 2009-2010 гг. в дополнение к нестабильности экономики произошли и негативные изменения в правовой базе финансовой аренды – в частности, отмена ускоренной амортизации для 1-3 групп имущества. В опубликованном в мае 2010 г. Минфином РФ документе «Основные направления налоговой политики Российской Федерации на 2011 год и на плановый период 2012-2013 гг.» ставится под сомнение необходимость применения ускоренной амортизации по всем группам имущества.

Неопределенность политики государства в отношении лизинга уже длительное время является дополнительным фактором, повышающим степень рисков лизинговой деятельности. Предложение отмены ускоренной амортизации может означать лишение договоров лизинга имеющихся у них преимуществ. Во-первых, принятые ранее законодательством льготы по отношению к лизингу были введены не случайно, и существующий уровень износа основных производственных фондов в экономике (более 50,0% на конец 2011 года по данным международных экономических организаций) свидетельствует, что отменять их еще очень рано [5].

Отмена ускоренной амортизации существенно затормозит процесс обновления основных фондов в стране, ее технологическое развитие, а лизинговым компаниям придется перенастраивать бизнес и приспосабливаться к новым условиям работы.

Ухудшение условий работы лизинговых компаний повлечет снижение их кредитоспособности, вследствие чего российским банкам придется массово создавать резервы по займам этим компаниям. Качество кредитного портфеля в сотни миллиардов рублей резко ухудшится, что самым негативным образом повлияет на начавшийся рост банковского сектора.

Пересмотр вопроса ускоренной амортизации, по мнению экспертов и игроков рынка лизинга возможен только после полноценного переоснащения изношенного парка оборудования страны и существенного увеличения сроков кредитования.

В то же время, международный опыт подтверждает тот факт, что ускоренная амортизация имеет самое широкое распространение. Этот инструмент применяется в США, Канаде, Германии, Франции, Испании, Нидерландах и других странах. Везде, где есть инновационная экономика – как правило, применяется ускорение амортизации. Более того, лизинг при этом не исключается из налоговых преференций, а участвует наравне или с дополнительными налоговыми льготами.

Таким образом, росту лизинга как инструмента финансирования хозяйственной деятельности, повышению его инвестиционной привлекательности во всех отраслях экономики будут способствовать стабилизирующая экономическая ситуация в стране, совершенствование законодательной базы, развитие инфраструктурной составляющей, грамотная политика производственных и лизинговых компаний.

#### **Литература:**

1. [http://www.snab.ru/stati/23\\_6.html](http://www.snab.ru/stati/23_6.html)
2. <http://www.finlease.ru/1120162273/1187782486.html>
3. <http://www.financiallawyer.ru/topicbox/leasing/143-239.html>
4. <http://www.karbid.ru/test-stand>
5. [http://www.leasing-motors.ru/files/Retail\\_product.pdf](http://www.leasing-motors.ru/files/Retail_product.pdf)
6. <http://www.kfuspб.ru/index.php.action=st&id=117>
7. <http://www.all-leasing.ru/analitic/detail/552085/>
8. <http://expert.ru/ratings/renking-lizingovyih-kompanij-rossii-po-itogam-9-mesyatsev-2011-goda/>