

Лизинг на перекрестке кризиса



На международной конференции «Лизинг в России: Возрождение надежд в эпицентре глобального финансового кризиса», прошедшей в Барселоне 30—31 октября 2008 года и собравшей руководителей лизинговых компаний, на долю которых приходится две трети российского лизинга, отмечалось, что, несмотря на всю пагубность, кризис — наиболее подходящее время, чтобы остановиться, оглянуться, объективно определить, каковы перспективы лизинговой отрасли, как позиционируется та или иная компания на рынке, в отдельных его сегментах, в регионах; разработать сценарии деятельности в посткризисный период.

Динамика лизинга и налогообложение

В 2007 году стоимость новых договоров лизинга коммерческого автотранспорта достигла \$7549 млн. Почти две трети этой суммы приходилось на лизинг грузовиков, более четверти — на легковые автомобили и десятая часть — на автобусы и пассажирские микроавтобусы. Причем в течение пяти лет среднегодовые приросты составляли 81,7%.

Финансовый кризис внес существенные коррективы в эту динамику. В первой половине текущего года прирост сократился почти втрое, а в целом за год ожидается еще более скромный результат. Действительно, ряд лизинговых компаний приостановил фондирование новых проектов, повысился объем неплатежей лизингополучателей, началось сокращение персонала лизингодателей, сужение филиальной сети. Оказались затронутыми интересы практически всех лизинговых компаний, а также поставщиков автотранспорта, лизингополучателей. То обстоятельство, что некоторые лизингодатели сообщают о росте своего бизнеса в текущем году, несмотря на все проблемы, привнесенные кризисом, только отчасти скрашивают общую негативную картину.

Последние изменения в налогообложении отличаются дуализмом. Отменена ускоренная амортизация для первых трех амортизационных групп, и это приведет к сокращению лизинговых сделок с малолитражными автомобилями. В то же время сняты ограничения по применению замедленной амортизации для легковых автомобилей стоимостью свыше 600 тыс. руб. и пассажирских микроавтобусов, цена которых превышает 800 тыс. руб. В результате налоговые изменения приведут к удлинению средних сроков договоров лизинга коммерческого автотранспорта.

С 1 января 2009 года уменьшится на четыре процентных пункта ставка налога на прибыль, что, конечно, приветствуется. Однако налоговое преимущество приобретения автотранспорта по лизингу по сравнению с кредитом несколько сократится.

В других странах сокращались льготы по лизингу, но при этом объемы нового бизнеса росли. Это обусловлено тем, что увеличивалось количество нужных пользователям услуг. Цена лизинга всегда важна и значима, но она нередко отступает на второй план по сравнению с услугами, предоставляемыми лизингодателями. В отечественном лизинге автотранспорта их насчитывается до 30. Например, «Глобус-Лизинг», «КамАЗ-Лизинг» в рамках полноценного лизинга удовлетворяют потребности клиентов в текущем и капитальном ремонте, выезде специалистов к месту нахождения техники, сервисном обслуживании по нормам производителя, оперативной доставке запчастей, возможности транспортировки автомобилей в регионы, подменном автомобиле на период ремонта и сервисного обслуживания и т. д.

Кто и как себя ведет

Ряд лизинговых компаний столкнулись с требованиями банков изменить процентные ставки по действующим договорам. На конференции в Барселоне представители германских компаний заявили, что в их стране такая практика

недопустима. У нас же это становится обычаем делового оборота. Поскольку погашение задолженности по кредитам осуществляется за счет лизинговых платежей, то лизингодатели вынуждены заниматься пересчетом сумм к уплате по договорам лизинга. Лизингополучателям стали предлагать досрочное завершение сделок.

Осенью участились дефолты лизингополучателей. Ранее отношение суммы задолженности по договорам, по которым предусматривалось изъятие имущества у неисполнительного лизингополучателя, к величине всего портфеля лизинговой компании составляло 0,3—0,5%. Сейчас этот показатель вырос почти на порядок.

Лучшим исходом для лизингодателей по сделкам с лизингополучателями, находящимися в предбанкротном состоянии, является получение своей собственности обратно. Последующая продажа автотранспорта позволяет сократить потери. Худший сценарий для лизингодателя — это судебное разбирательство, растянутое во времени. Правда, Федеральная служба судебных приставов по инициативе секции лизинга ТПП РФ 30 октября 2008 года приняла решение считать правомерным внесудебное взыскание на основании исполнительной надписи нотариусов.

Некоторые лизингодатели, например «КамАЗ-Лизинг», во взаимоотношениях с неисполнительными лизингополучателями стали использовать нормы законодательства о банкротстве, позволяющие инициировать процедуру банкротства при двух подряд неплатежах и сумме задолженности свыше 100 тыс. руб. Таким образом можно преодолеть нежелание платить, когда средства на счете лизингополучателя имеются.

Иностранцы в России

Лизингом различных видов автотранспортных средств занимается более двух десятков компаний, учредителями которых выступают западные автоконцерны, зарубежные лизингодатели, банки, инвестиционные фонды. В 2007 году удельный вес этих компаний в общем объеме автолизинга России составлял 32%. В первой половине 2008 года данный показатель превысил уровень 40%, а по итогам года повысится еще на несколько процентных пунктов. Растут портфели у Europlan, «Вольво финанс сервис Восток», ГК «Скания Лизинг». Это обусловлено большими возможностями в части привлечения финансирования; ростом обращений к ним компаний, которые не смогли получить кредиты в банках либо заявки которых не рассматривались лизингодателями, сократившими или приостановившими свою деятельность.

Выработка на одного работника у таких крупных немецких лизингодателей автотранспорта, как Deutsche Leasing и VR-Leasing, составляла соответственно €4738 тыс. и €2359 тыс. в год. Для сравнения отметим, что в компаниях, работающих на российском рынке, — ГК «Скания Лизинг» и Europlan — аналогичные показатели равнялись €4241 тыс. и €318 тыс. в год.

Финансирование лизинга

Объем финансирования новых договоров лизинга в прошлом году составил \$22 млрд. В 2008 году этот показатель сократится, несколько изменится и структура финансирования.

Отметим два варианта прогноза относительно перспектив финансирования лизинга в России. Первый — пессимистический. Все очень плохо. Кредитование почти закрывается для большинства лизинговых компаний на продолжительный срок, и многие лизингодатели сворачивают свою деятельность. При таком сценарии будет нанесен более чем существенный ущерб всей экономике России и в особенности ее инвестиционной сфере. Полагаю, что этот сценарий не должен состояться.

Второй сценарий — оптимистический. Предоставляемые на долгосрочный период средства в банковский сектор многих стран и России предусматривают платность, срочность, возвратность. Эти деньги надо отработать, их надо вернуть и, кроме того, заплатить проценты за право пользования. Наиболее привлекательный инструмент для решения этих задач — лизинг. Высокая доходность на российском рынке, увеличение разницы между ставками в мире и в России при банковском кредитовании, по облигационным купонам, при секьюритизации лизинговых активов, других позиций финансирования в конечном итоге приведет к переливу капитала. Капитал всегда стремится туда и постольку, где и

поскольку для него созданы более благоприятные условия, в том числе по повышению уровня доходности на вложенные средства. Но это произойдет не сразу. Понадобятся месяцы, чтобы финансовые потоки начали восстанавливаться.

Полагаю, что вероятно повышение конкуренции на рынке капитала, которая, в свою очередь, повлияет в дальнейшем на сокращение ставок на отечественном рынке. В результате возможное уменьшение темповых характеристик развития лизинга автотранспортных средств в 2008—2009 годах может смениться их последующим ростом в 2010—2011 годах.

Возможность вырваться вперед, скорее всего, получают те лизинговые компании, которые сумеют привлечь более дешевые финансовые ресурсы. В связи с этим усилится процесс концентрации лизингового бизнеса и получат развитие сделки слияний и поглощений лизинговых компаний, купли-продажи контрактов и портфелей.

Leaseurope применяет упрощенную методологию расчета уровня концентрации, согласно которой расчет ведется по количеству компаний, владеющих определенной частью лизингового рынка. В России четверть рынка автолизинга приходилась на долю пяти лизингодателей, половина — у 14 компаний.

По данным Ассоциации лизинговых компаний Италии, на долю первых 15 лизингодателей коммерческого автотранспорта этой страны приходилось 43,4% стоимости всех сделок. Для сравнения отметим, что в России уровень концентрации автолизинга был более высоким — 51,8%.

Что делать?

На конференции в Барселоне и в обращении правительства к Северо-Западной лизинговой ассоциации предлагалось:

- предоставить лизинговым компаниям, как и банкам, право на получение кредитов на поддержание ликвидности и на реализацию новых проектов. Это позволит повысить контроль за обоснованным использованием государственных средств в период кризиса;
- предусмотреть при выдаче кредитов банкам адресность их использования, указав, что в определенном объеме они должны быть направлены для реализации инвестиционных проектов, включая лизинговые;
- ввести мораторий на одностороннее повышение банками ставок по уже заключенным договорам;
- предусмотреть введение в действие механизма ускоренной амортизации с коэффициентом не выше трех при линейном методе начисления амортизации для первых трех амортизационных групп с 1 января 2010 года. Это позволит не нарушить принципы Гражданского и Налогового кодексов по двум основаниям: закон обратной силы не имеет; вносимые изменения не должны привести к ухудшению положения налогоплательщика;
- законодательно закрепить в Налоговом кодексе право лизинговых компаний на использование инвестиционной льготы, предоставленной производственным предприятиям, и др.

Полагаю, что предложенные меры позволят придать импульс инвестиционной активности в стране, поскольку в деятельности лизинговых компаний аккумулируются интересы большого количества предприятий и организаций.

Автор: Виктор ГАЗМАН, профессор Высшей школы экономики

Источник: [Коммерсант Business Guide](#)

Источник фото: [Stock.XCHNG](#)