

Интернет-журнал «Наукovedение» ISSN 2223-5167 <http://naukovedenie.ru/>

Том 8, №3 (2016) <http://naukovedenie.ru/index.php?p=vol8-3>

URL статьи: <http://naukovedenie.ru/PDF/120EVN316.pdf>

Статья опубликована 23.06.2016.

Ссылка для цитирования этой статьи:

Гребеник В.В., Арутюнян А.В. Пути повышения использования лизинга в финансировании капитальных вложений // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 8, №3 (2016)

<http://naukovedenie.ru/PDF/120EVN316.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

УДК 336

Гребеник Виктор Васильевич

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при правительстве Российской Федерации», Россия, Москва

Профессор кафедры «Финансового менеджмента»

Доктор экономических наук, доцент

E-mail: gvik65@mail.ru

РИНЦ: http://elibrary.ru/author_profile.asp?id=664895

Арутюнян Айк Ваагнович

ФГБОУ ВО «Финансовый университет при правительстве Российской Федерации», Россия, Москва¹

Магистр

E-mail: xhaykx@gmail.com

Пути повышения использования лизинга в финансировании капитальных вложений

Аннотация. В статье анализируются пути повышения использования лизинга в предприятиях малого бизнеса, как инструмент финансирования капитальных вложений. Автор анализирует экономический смысл понятия лизинг и приводит оценку различных его видов на примере сделок. Важную роль в статье отводится к месту и роли лизинговых компаний в финансовой структуре России, и приводятся основные типы лизинговых компаний. Так же был проведен долевой и математический анализ лизинговых компаний с выводом их отличительных особенностей. Важную роль в статье имело место правовое регулирование вопроса, поскольку автором были затронуты нормативно правовые акты касательное данного сегмента финансового рынка. Не остался в стороне и вопрос государственного стимулирования лизинговых сделок, который является толчком развития данных отношений для малого бизнеса. Не забыто в статье также про налоговое бремя, которое занимает немаловажную роль в финансовой политике компании. К концу статьи, автор приводит иностранную практику развития лизинговых отношений и показывает тенденции развития лизинга в России с прогнозами на будущий период. Не без внимания остаются причины торможения роста лизинговых отношений и приводятся аргументы для поиска путей решений.

Ключевые слова: лизинг; финансирование капитальных вложений; мсп; лизинг в России; лизинговые сделки; государственная поддержка лизинга; лизинговые операции; роль лизинговых компаний в России

¹ 141009, Россия, Московская область, г. Мытищи, Олимпийский пр-т. 10, 2 этаж, ООО «Беллеза»

В отрасли предпринимательской промышленности достаточно часто встает вопрос выбора источников финансирования для реализации новых предпринимательских инициатив. Наиболее распространенными источниками финансирования на сегодняшний день являются такие инструменты, как [3, с. 10]:

- 1) реинвестирование – дополнительное или повторное вложение иностранного капитала или собственного в экономику в форме наращивания ранее вложенных вложений за счет полученных от них прибыли или доходов;
- 2) заемное финансирование – кредитование разными финансовыми институтами, куда входят в основном банковский кредит, выпуск облигаций, аренда или лизинг.

Если финансирование за счет собственных резервов и получение банковских кредитов являются распространенными и широко используемыми видами финансирования для МСП, то лизинг – достаточно новый вид финансирования для МСП.

Доля малого и среднего бизнеса в структуре лизинговых компаний в настоящее время имеет тенденцию к увеличению. Это выгодно обеим сторонам сделки, так как получение кредитов в банке не всегда доступно и поскольку суммы финансирования не велики, а с увеличением количества небольших сделок риски компании, как и следовало ожидать, снижаются. Большинство лизинговых компаний, как правило, являются дочерними предприятиями банков со сто процентным капиталом, поскольку для их функционирования необходим постоянный доступ к дешевым кредитным ресурсам, но и не стоит забывать, что возможность предоставления «хороших» условий для получения лизинга малому и среднему бизнесу не в последнюю очередь определяется появлением и развитием программ по работе с лизинговыми компаниями со стороны банков. С каждым годом увеличивается количество банков, которые открывают кредитные лимиты для лизинговых компаний для финансирования и поддержки МСП². Активным развитием и поддержкой лизинга в России занимается Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР). Привлеченные от ЕБРР средства направляются на финансирование новых лизинговых сделок с МСП.

Например, ОАО «Банк «Санкт-Петербург» предоставляет кредиты на осуществление сделок лизинга, суть которой состоит в том, что предприятие само выбирает необходимое оборудование, а лизинговая компания, используя кредит Банка, сам приобретает данного оборудования.

Так же Российский Банк поддержки МСП предоставляет кредиты лизинговым компаниям, в рамках нескольких своих программ: имущественная поддержка субъектов МСП на цели реализации инновационных и энергоэффективных сделок, лизинг для начинающих компаний, стимулирование лизинга в области малого бизнеса, занимающегося производством. Лизинговые компании могут получить финансирование только в целях их дальнейшей передачи субъектам МСП [8, с. 12].

Вернувшись к практике, можно отметить, что администрация НАО утвердила в июле 2015 порядок предоставления предпринимателям субсидий на возмещение части затрат при уплате аванса при заключении договора лизинга. Максимальный размер субсидий – 1,5 млн. рублей – могут получить предприниматели по приоритетным направлениям поддержки бизнеса в НАО. Это традиционные промыслы, производство и переработка сельхозпродукции, рыболовство и рыбоводство, обрабатывающие производства, оказание бытовых услуг населению, туризм и оказание рекреационных услуг, а также предоставление

² Малое и среднее предпринимательство.

социальных услуг населению, создание и развитие социального предпринимательства. И до пятисот тысяч рублей максимально может составить размер субсидии на возмещение затрат по лизингу для субъектов МСП, ведущих иные виды деятельности³.

По мнению бизнес-элиты, в России необходимо внедрять опыт использования финансового лизинга как базового направления для создания условий технического обновления предприятий. В результате иностранных инвестиций, поступающих в форме лизингового оборудования, происходит насыщение конкурентоспособным оборудованием. Это не отвлекает отечественные деньги, создаются новые рабочие места. Известно, что в России лизингом «охвачено» лишь около 1% инвестиций, в то время как в развитых странах его доля в инвестиционном процессе достигает 30% [7, с. 57].

Иностранные инвестиции очень важны для развития лизинговых отношений среди компаний, поскольку сейчас идет снижение объема лизингового портфеля. Сокращение объема нового бизнеса за 2015 год составило 20%, а лизинговый портфель впервые за семь лет показал отрицательную динамику. Помимо продолжающегося сжатия железнодорожного сегмента, вниз рынок потянул автолизинг. Еще большего сокращения рынок избежал за счет крупных авиасделок и госпрограммы льготного автолизинга. Субсидирование лизинга в рамках антикризисных мер будет оказывать все большее влияние на объем и отраслевую структуру нового бизнеса. Вследствие господдержки и низкой базы прошлого года рынок лизинга в 2016 году, по прогнозу RAEX (Эксперт РА), замедлит темпы падения и сократится не более чем на 15%.

Сокращение объема открытия нового бизнеса, а именно стоимости имущества за 2015 год составило примерно 20%, и его номинальный объем, по оценке рейтинговых агентств⁴, не превысил 545 млрд. рублей. Реальное состояние экономики страны привело к замораживанию планов предприятий по обновлению основных фондов: вложения в основной капитал за прошедший год по данным Росстата сократились не менее чем на 8,4% по сравнению с 2014 годом. Лизинговый рынок, как один из показателей инвестиционной активности в экономике, как и соответствовало показал отрицательную динамику. От еще худшего сценария рынок удержали крупные авиасделки, и госпрограмма по субсидированию автолизинга, а также скидки и специальные предложения от лизингодателей в конце года [11, с. 24].

Объем лизингового портфеля по итогам 2015 года продемонстрировал отрицательную динамику, что в последний раз отмечалось в 2009 году. Сумма новых договоров финансового и оперативного лизинга сократилась за 2015 год на 17% и составила 830 млрд рублей. Сжатие суммы новых лизинговых договоров привело к тому, что объем лизингового портфеля впервые за семь лет снизился (-3%). Кроме того, в течение двух лет подряд объем полученных лизинговых платежей продолжает превышать объем профинансированных средств, что также сказалось на величине портфеля.

Крупнейший сегмент рынка – автолизинг – сократился в 2015 году на 18%, от большего падения его удержала госпрограмма по льготному автолизингу. Несмотря на абсолютное сокращение, крупнейшим сегментом рынка остается автолизинг, доля которого достигла 37% в 2015 году (36% за 2014 год). Снижение покупательской активности населения и рост стоимости автомобилей привели к падению автопродаж в прошлом году. Однако автосегменту удалось отстоять лидирующие позиции на рынке за счет запуска госпрограммы

³ Региональный портал Ненецкого ФJ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.info83.ru/news/economy/43204-v-nao-opredeleni-usloviya-i-poryadok-okazaniya-finansovoy-podderjki-subektam-predprinimatelstva>.

⁴ Рейтинговое агентство Эксперт РА.

по льготному автолизингу, а также введения лизингодателями экспресс-продуктов и предоставления скидок клиентам.

Среди трех крупнейших сегментов лизингового рынка прирост за 2015 год показал только авиализинг (+28%). Около 94% нового бизнеса в авиасегменте пришлось на сделки четырех крупнейших лизинговых компаний рынка. Агентство отмечает, что в прошлом году авиализинг практически достиг рекордного объема нового бизнеса, продемонстрированного в 2013 году. Причиной роста авиасделок, помимо крупных разовых сделок, послужила господдержка лизинга российских самолетов. Кроме того, на объем авиасделок в прошлом году повлияла передача самолетов, ранее изъятых у неплатежеспособных авиакомпаний, в том числе «Трансаэро».

Использование субсидирования лизинга в качестве антикризисных мер будет оказывать все большее влияние на объем и отраслевую структуру нового бизнеса. Антикризисные меры, направленные на субсидирование лизинга определенного вида имущества, приведут к росту концентрации на отдельных сегментах. Так, запуск льготного автолизинга, субсидирование лизинга/аренды российских самолетов, госсубсидии на возмещение части затрат по кредитам продолжают оказывать поддержку авто- и авиализингу. Ключевое влияние на лизинг высокотехнологичного оборудования в 2016 году может оказать программа ФРП⁵ по поддержке промышленных предприятий.

Согласно базовому прогнозу RAEX, в 2016 году лизинговый рынок замедлит темпы падения и сократится не более чем на 15%. При реализации негативного прогноза предполагается сжатие рынка до 463 млрд рублей. Согласно данному прогнозу, сокращение железнодорожного сегмента составит 30%. Ключевую поддержку автолизингу по-прежнему будет оказывать госпрограмма, однако она не сможет переломить ситуацию с падением автопродаж; в итоге автолизинг просядет на 10%. Объем нового бизнеса в авиасегменте упадет на 5%. В случае реализации позитивного прогноза объем рынка составит около 490 млрд рублей (-10% к 2015 году). Падение ж/д сегмента составит 25%, общий объем сделок в автолизинге сократится на 5%. Авиализинг за счет крупных сделок госкомпаний и перераспределения оставшегося парка «Трансаэро» сохранит объем нового бизнеса на уровне 2015 года. При этом ключевое влияние на рынок будет оказывать ситуация в экономике РФ и реализация госпрограмм с применением лизинга.⁶

Для развития лизинга необходимо детально проработать в комплексе правовые, налоговые, экономические, финансовые, организационные, таможенные механизмы, что обеспечит большую их результативность. Нормативно-правовая база, регулирующая лизинговые операции между субъектами хозяйствования сформирована, но в недостаточной мере проработаны некоторые моменты. Например, законодательные акты не соответствуют друг другу и даже противоречат. В связи с этим не работают многочисленные льготы, возможно двойное налогообложение, нет постоянных гарантий для стабильного лизингового процесса.

Следует отметить сложность организации лизинговых операций. Во многих сделках участвуют как минимум три контракта: между арендатором и лизингодателем, между поставщиком и лизингодателем, между лизингодателем и его банком. Поэтому малейшие нестыковки в законах ведут к тяжелым последствиям, таким, как штрафы [12, с. 70].

⁵ Фонда развития промышленности.

⁶ Рейтинговое агентство Эксперт РА [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://raexpert.ru/researches/leasing/leasing_2015_itogi/.

Одна из основных причин торможения лизинговых сделок - их дороговизна. Это объясняется высокими процентами коммерческих кредитов, которыми пользуются лизингодатели, и таможенной политикой. С оборудования, ввозимого с целью лизинга, таможенные сборы берутся сразу. Необходимы поправки в таможенный кодекс, которые позволят платить за ввозимое для лизинга промышленное оборудование по мере поступления лизинговых платежей от потребителей лизинговых услуг. Однако ввоз импортного оборудования по лизингу может ухудшить положение отечественных предприятий машиностроения. До 1993 г. в России был развит только аграрный лизинг. Сейчас в связи с появлением нормативных документов получил развитие лизинг в других отраслях промышленности, так как лизинг по представлениям российских хозяйственников вполне надежная сделка, имущество в лизинг - эффективное залоговое обеспечение кредитов, получить контракт по лизингу проще, чем ссуду.

Но для этого надо привлекать деньги частных инвесторов. Нужны сбалансированные, не противоречащие друг другу законы, позволяющие развивать лизинговую деятельность, необходима поддержка государства.

Между тем, использование лизинговых схем в процессе модернизации промышленного оборудования позволит:

- 1) во-первых, в кратчайшие сроки и безболезненно для предприятий провести модернизацию устаревшего оборудования, что приведет к повышению промышленного потенциала страны;
- 2) во-вторых, в несколько раз увеличить рынок лизинговых услуг, что в свою очередь приведет к укреплению позиций лизинговых компаний на рынке финансовых услуг.

Но не нужно забывать так же о факторах, которые отрицательно влияют на деятельность организаций в сфере финансового лизинга. Наглядно это можем увидеть на гистограмме, сравнивая показатели 2013-2014 гг. [1, с. 69].

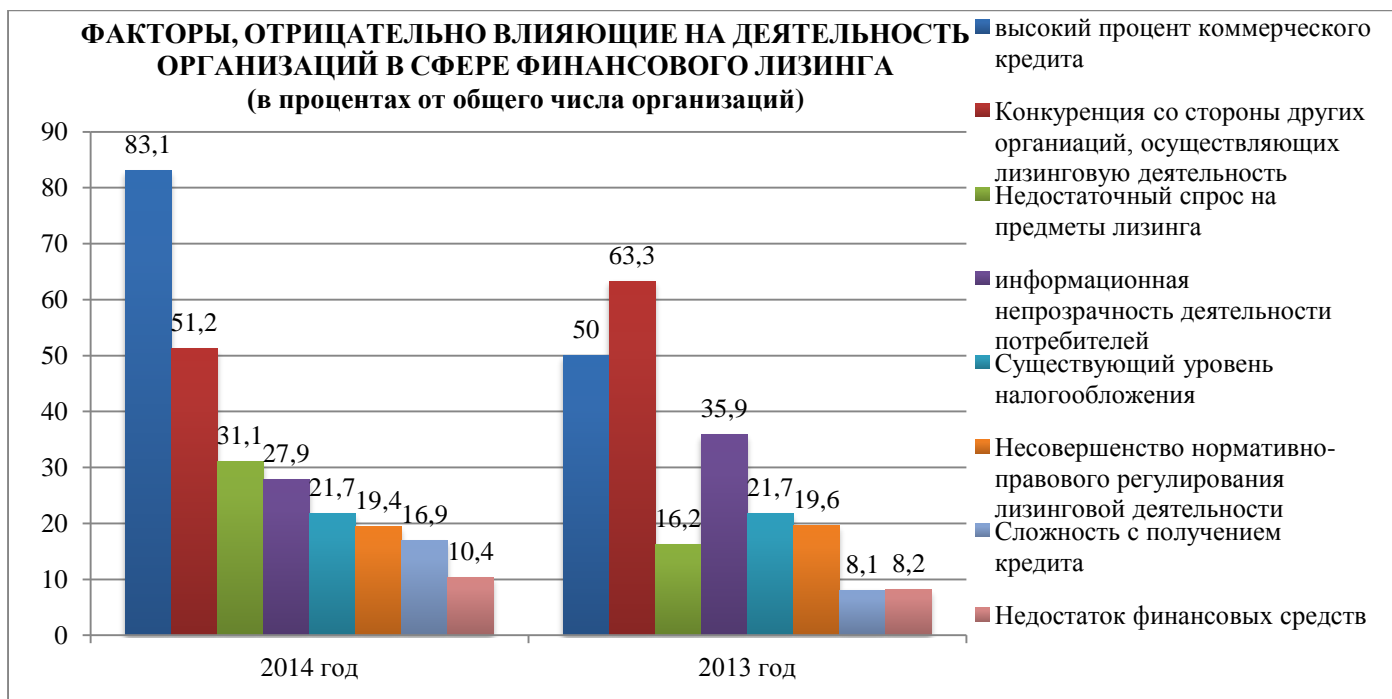


Рисунок 2. Факторы, отрицательно влияющие на деятельность организаций в сфере финансового лизинга, % [1, с. 69]

Анализируя вышеописанную ситуацию, нужно отметить тот факт, что по сравнению с 2013 годом, в 2014 году выросли такие отрицательно влияющие показатели, которые напрямую зависят от экономической ситуации в стране, а именно высокий процент коммерческого кредита и недостаток финансовых ресурсов. Исходя из этого, снизился и спрос на предметы лизинга, с 16,2% до 31,1%. А чтобы решить данную ситуацию, для этого необходимы меры государственной поддержки, которые могли бы стать наиболее эффективными для устойчивого развития процесса модернизации промышленности с использованием лизинга. А именно: увеличение финансирования государственными агентствами и корпорациями различных инфраструктурных проектов по модернизации и переоснащению основных фондов предприятий, либо необходимы государственные гарантии по данным процессам. Также необходима перестройка системы оценки рисков и кризисная отладка бизнес-процессов в лизинговых компаниях.

Лизинговый рынок в России еще не достиг точки насыщения, и поэтому показывает хорошие и быстрые темпы роста, что напрямую зависит и от развития смежных отраслей экономики. Чем быстрее развивается производственный процесс, тем чаще и нужно обновлять оборудование.

На первоначальной стадии развития лизинга, ни кто и не мог подумать, что данный финансовый инструмент станет обычным делом для бизнеса. На сегодняшний день лизинговые сделки занимают весомый объем в обороте предприятий, которые поставляют автомобили, различные строительные и торговые оборудования и т.п. «Кроме того, за период 2011 года, до 32% лизинговых сделок приходилось на приобретение машиностроительного оборудования. На втором месте (26%) расположились сделки по покупке оборудования для пищевой промышленности, торгового и холодильного оборудования. На третьем (14%) – легковых автомобилей» [5, с. 24]. Такое положение дел на рынке говорит о том, что современные предприниматели не только берегут каждую копейку, которую вложили в бизнес, но надеются получить сто процентную отдачу.

Современные лизинговые сделки подразумевают целый ряд условий, которые необходимо учесть при их заключении. Так, базовый набор требований при выборе лизингового предложения включает в себя следующее:

- 1) указание размера аванса, который готова оплатить Ваша компания (от стоимости приобретаемого имущества);
- 2) запрашиваемый срок лизинга;
- 3) указание спецификации и базовой цены имущества, которое Вы планируете приобретать;
- 4) график платежей: для сравнения ценовых условий рекомендуется сначала у всех запросить равномерный график, а затем, уже после выбора лизингодателя, его можно поменять на убывающий, сезонный или другой вариант;
- 5) валюта платежей.

Следует обратить отдельное внимание на то, что сравнение ценовых условий от различных лизинговых компаний должно осуществляться в единой валюте. Остальные параметры необходимо сравнивать уже в предложениях, полученных от лизинговых компаний.

Необходимо также отметить, что, лизинг является одним из немногих инструментов, который позволяет предпринимателю, для модернизации оборудования торгового предприятия без отвлечения денежных ресурсов из оборота, привлекать финансирование. Он не требует обеспечения, так как сам его предмет является предметом залога.

Так, например сотрудники омской компании ООО «ПТК», не первый год сотрудничающие с лизинговыми компаниями, подтверждают, что схема (рис. 2) работает, и отлично себя зарекомендовала, а вышеназванные преимущества еще более очевидны на фоне растущей конкуренции, на розничном рынке.

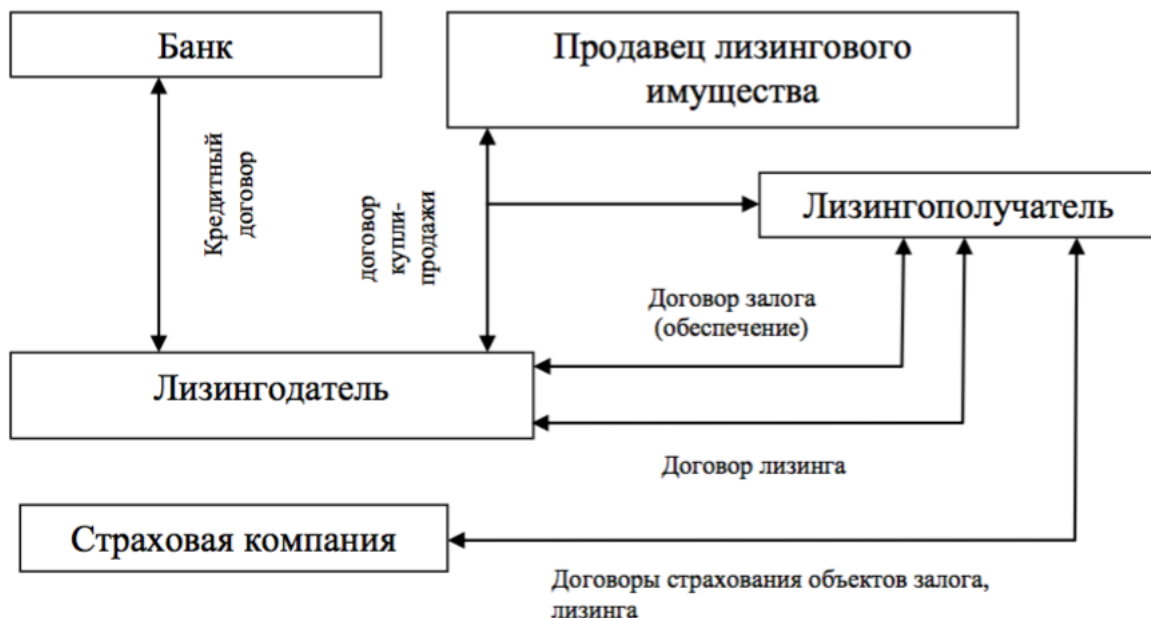


Рисунок 2. Организация лизинга (составлено автором)

Предметом лизинга может быть любое торговое оборудование (оборудование и ПО для автоматизации процессов торговли, витрины, прилавки, конвейерные ленты, холодильное оборудование и т.п.). Первым делом, чтобы понять, какое именно оборудование необходимо под конкретный проект и определиться со сроками поставок, следует обратиться к поставщику. Согласовав все необходимые условия, уже можно заключать трехсторонний лизинговый договор (между компанией-лизингодателем, вами как компанией-лизингополучателем и компанией-поставщиком торговой техники).

Воспользоваться лизингом имеет смысл, если большой объем вложений. Важными факторами являются налоговые льготы, поскольку на себестоимость можно отнести все затраты по лизинговым платежам, что позволят снизить платежи по налогу на прибыль для компании. А ускоренная амортизация позволят списать лизинговое имущество в течение срока действия договор лизинга, что является большой экономией на налоге на имущество. Одним словом, для больших контрактов будет более эффективно использовать лизинговую схему.

В заключение первой части стоит отметить, что российский рынок лизинга в 2013 году продолжил стремительный рост и продемонстрировал кратное увеличение объемов сделок. Однако такая динамика была вызвана, прежде всего, тем, что рынок наверстывал потерянное в кризис. Нынешний этап предполагает усиливающуюся борьбу, активную экспансию крупнейших игроков в регионы. И, соответственно слияния и поглощения лизинговых компаний. Растущая доля государственного присутствия на рынке, когда госкомпании поступательно наращивают лизинговые портфели не только в корпоративном сегменте, но и розничном, отрицательно отражается на частных коммерческих лизингодателях. Однако, большинство фирм далеки от сомнительной конкуренции, поскольку перед ними стоит вполне конкретная задача – купить новое и списать в утиль старое.

Прежде чем начнем вторую часть статьи, хотелось бы сделать небольшую ремарку, которая покажет лизинг с положительной стороны, но не нужно забывать, что не во всех регионах России царит такая ситуация. По мнению руководителя Крыма Сергея Аксенова, важной мерой поддержки сельхозпроизводителей и модернизации сельхозпроизводства для республики стал финансовый. В 2014 году Крыма приобрели более 280 единиц сельхозтехники на общую сумму 989 миллионов рублей. Из федерального бюджета было выделено 100 миллионов рублей в качестве финансовой поддержки производителям сельхозпродукции. Это позволило компенсировать аграриям первый взнос на приобретение техники и оборудования.

«В 2015 году хозяйства нашей республики уже подали 395 заявок-намерений в «Росагролизинг» для приобретения сельхозтехники и оборудования на общую сумму порядка 1,8 миллиарда рублей. В работе находится около 140 заявок».⁷

Департамент развития малого и среднего предпринимательства Министерства экономического развития РФ разрабатывает новые меры поддержки малого предпринимательства, в частности софинансирования при обновлении производства. В этом случае предприятие, вложившее средства в обновление производства, сможет получить субсидию от государства в размере 50% от произведенных затрат на покупку основных средств. Субсидия планируется для предприятий малого и среднего бизнеса с численностью работников от 50 человек. Государство планирует увеличить объемы поддержки программ по лизингу от 1 до 15 млн. руб. [9, с. 4].

На поддержку малого и среднего бизнеса в 2016 году правительство выделит 45,43 млрд рублей и ещё 10 млрд рублей будет направлено из антикризисного фонда на создание новых малых и средних предприятий и рабочих мест.

Кроме этого, ещё 10 млрд рублей будет предоставлено в виде имущественного взноса в «Федеральную корпорацию по развитию малого и среднего предпринимательства» (Корпорация МСП) для улучшения условий лизинга оборудования предприятиями малого и среднего бизнеса.

Также будет предоставлена госгарантия на 18 млрд рублей «Корпорации МСП» для обеспечения обязательств по банковским гарантиям, выданным предприятиям малого и среднего бизнеса в ходе реализации ими инвестпроектов.

Документом также предусмотрено продление единого налога после 2018 года и введение налоговых вычетов для субъектов малого и среднего предпринимательства⁸.

Но на этом не нужно останавливаться, необходимо внедрять опыт использования финансового лизинга как базового направления для создания условий технического обновления предприятий. В результате иностранных инвестиций, поступающих в форме лизингового оборудования, происходит насыщение конкурентоспособным оборудованием. Это не отвлекает отечественные деньги, создаются новые рабочие места. Известно, что в России лизингом «охвачено» лишь около 1% инвестиций, в то время как в развитых странах его доля в инвестиционном процессе достигает 30%.

⁷ Совет министров Республики Крым направил письмо на имя Председателя Правительства РФ с просьбой выделить **финансирование** «Росагролизингу» в размере 3,4 миллиарда рублей для покрытия потребности Крыма в приобретении сельхозтехники [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://glasnarod.ru/rossiya/krym/20269-sergej-aksyonov-provyol-soveshhanie-po-problemnym-voprosam-agropromyshlennogo-kompleksa-kryma>.

⁸ Проект антикризисного плана РФ на 2016 год. Цифры и задачи [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.aif.ru/dontknows/file/proekt_antikrizisnogo_plana_rf_na_2016_god_cifry_i_zadachi.

Для развития лизинга необходимо детально проработать в комплексе правовые, налоговые, экономические, финансовые, организационные, таможенные механизмы, что обеспечит большую их результативность. Нормативно-правовая база, регулирующая лизинговые операции между субъектами хозяйствования сформирована, но в недостаточной мере проработаны некоторые моменты. Например, законодательные акты не соответствуют друг другу и даже противоречат. В связи с этим не работают многочисленные льготы, возможно двойное налогообложение, нет постоянных гарантий для стабильного лизингового процесса.

Следует отметить сложность организации лизинговых операций. Во многих сделках участвуют как минимум три контракта: между арендатором и лизингодателем, между поставщиком и лизингодателем, между лизингодателем и его банком. Поэтому малейшие нестыковки в законах ведут к тяжелым последствиям, таким, как штрафы.

Одна из основных причин торможения лизинговых сделок это их дороговизна. Объясняется это высокими процентами коммерческих кредитов, которыми пользуются лизингодатели, и таможенной политикой. С оборудования, ввозимого с целью лизинга, таможенные сборы берутся сразу. Необходимы поправки в таможенный кодекс, которые позволят платить за ввозимое для лизинга промышленное оборудование по мере поступления лизинговых платежей от потребителей лизинговых услуг. Однако ввоз импортного оборудования по лизингу может ухудшить положение отечественных предприятий машиностроения. До 1993 г. в России был развит только аграрный лизинг. Сейчас в связи с появлением нормативных документов получил развитие лизинг в других отраслях промышленности, так как лизинг по представлениям российских хозяйственников вполне надежная сделка, имущество в лизинг - эффективное залоговое обеспечение кредитов, получить контракт по лизингу проще, чем ссуду.

Но для этого надо привлекать деньги частных инвесторов. Нужны сбалансированные, не противоречащие друг другу законы, позволяющие развивать лизинговую деятельность, необходима поддержка государства.

В последние годы лизинговые операции стали неотъемлемой частью экономики многих стран. Однако кризис так же, как и другие сектора экономики, значительно затронул рынок лизинга.

Если еще в 2004 году на лизинговые операции приходилось 20-25% инвестиции, то в настоящее время эта доля намного выше.

В разных странах лизинг развивался неодинаково. Так, на долю США приходится половина мирового оборота лизинга. В 2006 году эта доля находилась на уровне 34,7%. Развитие лизинга в США проходило быстрыми темпами, благодаря тому, что Правительство стимулировало лизинг.

Лизинг хорошо прижился в США, так как у американцев жить в кредит — это традиция. На протяжении уже полувека лизинг осознанно признавался стратегически важным направлением государственной экономической политики США. Об уровне развития лизинга в США свидетельствует большое количество ассоциации, которые объединяют компании, заинтересованные в развитии лизинга. Наиболее популярным в США является лизинг автотранспортных средств.

В странах Западной Европы, Северной Америки и Юго-Восточной Азии лизинг энергично развивался до кризиса в строительной индустрии и сфере коммерческой недвижимости. В некоторых странах, в частности в Португалии, лизинг охватывает и жилую недвижимость. В Италии и ряде других стран к сделкам по лизингу недвижимости

применяются дополнительные, в том числе налоговые, льготы, что вызывает интерес лизингодателей.

В настоящее время во Франции развивается лизинг самолетов и вертолетов, судов и барж, подъемно-транспортного оборудования, контейнеров, вычислительной техники, медицинского оборудования, полиграфического, крупного промышленного оборудования. Особенностью лизинга во Франции является то, что предметом лизинга в этой стране могут выступать земельные участки (в отличие от российского лизинга, в котором не могут сдаваться в лизинг земельные участки и другие природные объекты). Лизинговый договор обычно заключается на 15-20 лет.

Больше всего инвестиции в лизинг среди западноевропейских стран осуществляют Ирландия (46% от общего объема) и Англия (35,8%), а среди стран Восточной Европы — Чехия [2, с. 5].

«Проблемы у многих лизинговых компании начались раньше четвертого квартала прошлого года и были связаны с сокращением финансирования, удорожанием денежных средств, возросшими рисками неплатежей и ухудшением финансового состояния клиентов-лизингополучателей, ростом дебиторской задолженности и снижением инвестиционной активности хозяйствующих субъектов» [4, с. 11].

Международный лизинг успешно развивался, но в условиях экономической нестабильности сократил свои объемы из-за увеличения валютных рисков. До кризиса наиболее быстро развивался лизинг в таких отраслях, как железнодорожный транспорт, авиация, энергетическое оборудование и легковой и грузовой автотранспорт.

В условиях экономической нестабильности многие лизинговые компании переориентировались на новые отрасли. До 2008 года одним из самых востребованных считался лизинг железнодорожной отрасли в связи с малым количеством рисков в этой отрасли [6, с. 1]. Но в результате кризиса были снижены объемы перевозок, что привело к сокращению объемов лизинга железнодорожного транспорта.

До 2009 года в железнодорожной отрасли преобладал финансовый лизинг, который предполагает долгосрочный договор, а в настоящее время — оперативный, означающий краткосрочный договор. Это связано с тем, что до кризиса наблюдалось стабильное состояние экономики, и лизингополучатель мог планировать свою деятельность на долгосрочную перспективу, а в условиях экономического кризиса это затруднительно. К тому же, в условиях кризиса схема оперативного лизинга экономически более эффективна для лизингополучателей, так как не предполагает приобретения подвижного состава по завышенной стоимости. Те компании, которые приобрели подвижной состав в 2008 году, когда цена на них была очень высокой, столкнулись с дефолтами по лизинговым платежам и отказом лизингополучателей от заключенных контрактов. В настоящее время цена на подвижной состав намного ниже, поэтому оперативный лизинг выгоден.

В кризисный период значительные изменения произошли в структуре лизинга грузового и легкового автотранспорта, который претерпел ряд негативных тенденций. Поэтому, мнению, изменения в лизинге автотранспорта по сравнению с предыдущим годом связаны с тем, что с 2009 года отменена ускоренная амортизация на него, и это сужает круг лизингополучателей. Поэтому лизингодатели в кризисные периоды использовали новые схемы и программы лизинга, которые были особенно актуальны в кризисной ситуации. В частности, до наступления финансового кризиса лизинговые компании не предоставляли услуги по зачету подержанного автомобиля в качестве первоначального взноса на приобретение новой машины в лизинг, что предложила лизинговая компания «Европлан» 12 августа 2009 года.

Так как финансовый кризис наиболее сильно повлиял на строительство, и многие проекты собственники вынуждены были заморозить, и потеряли источники дохода, то лизинговые компании столкнулись с массовыми неплатежами по лизингу спецтехники, грузового автотранспорта и строительного оборудования.

Причина замедления лизинга недвижимости в период кризиса состояла в увеличении размера первоначального аванса на лизинг недвижимости, а также месячной стоимости лизинга недвижимости по сравнению со ставками аренды. Например, в Москве в кризисный период уровень цен на аренду помещений стал ниже на 10-50%⁹.

В период экономической нестабильности многие лизинговые компании не имели средств для финансирования, а также ужесточали свою рисковую политику. Многие же компании-клиенты перестали пользоваться лизинговыми схемами, потому что не хотели увеличивать свои долги. Большинство тех клиентов, которые обратились в лизинговую компанию до кризиса, регулярно продолжали выплачивать лизинговые платежи в период кризиса.

Можно отметить, что на многих предприятиях приостановилось финансирование новых инвестиционных проектов, повысился объем неплатежей лизингополучателей, началось сокращение персонала лизинговых компаний. Интересы почти всех лизинговых компаний, а также продавцов лизингового имущества, лизингополучателей были ущемлены.

Кризис в меньшей степени затронул лизинг малого бизнеса. Ввиду отсутствия кредитной истории, неспособности предоставить дополнительные гарантии, которые обеспечивали бы сделку, малому бизнесу наиболее доступен лизинг, чем банковские кредиты, а по скорости осуществления лизинг — максимально быстрая операция.

По моему мнению, лизинговые компании должны в большей степени финансировать лизинг малым предприятиям. Это увеличивает число потенциальных клиентов, так как многие из них со временем преобразовываются в более крупные предприятия, а также малые предприятия используют в своей работе высокие технологии, перспективных молодых руководителей и открывают новые сферы бизнеса, что означает участие лизинговых компаний в новых высокотехнологичных проектах. Но лизингодатели должны иметь в виду, что малые предприятия из-за отсутствия денежных средств могут быть неплатежеспособными. У таких предприятий отсутствует государственная поддержка, наблюдается рост дебиторской задолженности, что может привести к росту у лизингодателей сомнительной дебиторской задолженности, к которой относятся просроченная дебиторская задолженность лизингополучателей, превышающая дату уплаты лизинговых платежей на срок больше месяца, и проблемная задолженность — на срок, превышающий две подряд даты уплаты лизинговых платежей.

Кроме того, «Российский банк развития» запустил новый механизм поддержки малого и среднего предпринимательства через лизинговые компании, что, считаем, необходимой мерой в условиях финансового кризиса.

Использование бюджетными учреждениями лизинга в настоящее время поддерживается государством, для того чтобы увеличить спрос на отечественные авто, медицинское и иное оборудование, а также одновременно с помощью лизинга можно ускорить обновление материальной базы бюджетных учреждений, а значит, повысить качество предоставляемых гражданам услуг. Государство может различными способами регулировать цены на предмет лизинга для бюджетных организаций, так, например, обязать

⁹ «Commercial Real Estate». - 2009. - №4 (110). С. 60.

компаниям отдавать оборудование в лизинг по низким ставкам. Но бюджетным учреждениям не дадут права на сублизинг.

Растет число клиентов-неплательщиков, у которых отсутствуют источники доходов или которые списывают неуплату на кризис, если даже есть средства на лизинговые платежи. Еще проблема состоит в том, что в отличие от европейских стран, где лизингодатели сразу же после приобретения предмета лизинга имеют возможность вернуть оплаченный НДС, в России это сделать практически невозможно. Это увеличивает сумму лизинговых платежей, что нежелательно для лизингополучателей.

По мнению Виктора Газмана, для устранения негативных последствий финансового кризиса необходимо позволить лизинговым компаниям применять ускоренную амортизацию, направлять те средства, которые надо уплатить в бюджет в качестве налогов, на финансирование новых лизинговых проектов, законодательно закрепить право лизинговых компаний на использование инвестиционной льготы.

В целом картину по перспективе развития данного инструмента в настоящее время может отразить ситуация, произошедшая в 2015 году, а именно Рынок лизинга за январь-сентябрь 2015 года сократился на четверть, до 385 млрд рублей. Без госсубсидирования авто- и авиализинга сжатие нового бизнеса составило бы около 40%. Сокращение лизинговых сделок и рост проблемных активов привели к снижению рентабельности лизингодателей, что вынудило ряд компаний провести значительную оптимизацию расходов. Однако падение рентабельности не остановилось: по прогнозу RAEX, снижение инвестиций в основной капитал продолжится и в 2016 году, что неизбежно повлечет дальнейшее сжатие лизингового рынка. По итогам 2015 года объем нового бизнеса сократится на 25%, в 2016 году – на 10–15%.

Небольшое оживление экономики в третьем квартале способствовало замедлению падения нового бизнеса, который за 9 месяцев сократился на 26%, вместо 30% за 1 полугодие 2015 г. За 9 месяцев 2015 года объем нового бизнеса сократился на четверть и составил 385 млрд руб. В III квартале текущего года лизинговый рынок немного отыграл падение, продемонстрированное в 1 полугодии (около 30%). Причинами послужили активная фаза реализации госпрограммы по субсидированию автолизинга и снижение стоимости фондирования сделок вслед за ключевой ставкой. Кроме того, рынку оказывает поддержку авиализинг, продемонстрировавший рост в абсолютном объеме (+29%) за счет крупных сделок по передаче в аренду российских самолетов.

Средняя доля проблемной задолженности по рынку на 01.10.2015 составила около 12% (10% на 01.10.2014), а доля просроченных платежей – не менее 6% (годом ранее 4%). Кроме того, по оценке агентства, растет объем реструктурированной задолженности (с 15% на 01.01.2015 до 18% на 01.10.2015). На лизинговый рынок все большее негативное влияние оказывает снижение качества платежеспособности клиентов. Помимо невысокой платежной дисциплины клиентов из розничного сегмента, к значительному росту проблемной задолженности на рынке привели банкротство и технические дефолты крупных компаний («Трансаэро», «СУ-155», «ЮТэйр», «МЕЧЕЛ» и др.). На 01.10.2015 объем проблемных сделок составил около 12% портфеля, в то время как двумя годами ранее он был менее 4%.

Сокращение сделок и рост проблемных активов подтолкнули лизинговые компании к оптимизации расходов. Согласно опросу, большинство компаний провели оптимизацию расходов в 2014 году или в начале 2015 года. Лизингодатели активно сокращали расходы на рекламу, ИТ-обеспечение, стратегическое и оперативное управление. Большое внимание было уделено оптимизации расходов на содержание сетей структурных подразделений. Произошло значительное сокращение сотрудников: по оценке агентства, за последние два года численность занятых в лизинговой отрасли сократилась на 25% и составляет на 01.10.2015

около 10,1 тысячи человек. При этом наибольшему сокращению подверглись сотрудники компаний розничного направления, штат которых активно рос с 2011 по 2013 год.

Согласно базовому прогнозу RAEX, сокращение рынка лизинга в 2015 году составит около 25%. При реализации базового прогноза RAEX объем нового бизнеса не превысит 510 млрд рублей. Железнодорожный сегмент сократится наполовину, а в авиасегменте за счет господдержки в виде субсидирования лизинга российских самолетов прирост объема нового бизнеса составит около 14%. Госпрограмма по льготному лизингу автотранспортных средств окажет поддержку автолизингу, но не удержит его от сокращения (на 20%). Сжатие прочих сегментов рынка составит около 30%. Динамика рынка лизинга в 2016 году во многом будет зависеть от масштабов и эффективности антикризисных госпрограмм. Однако из-за отсутствия фундаментальных предпосылок для восстановления лизингового рынка объем нового бизнеса в следующем году, согласно базовому прогнозу агентства, сократится на 10–15% и составит около 440 млрд рублей¹⁰.

Управляющий директор «Хомнет лизинг» Дмитрий Курдомонов говорит: «Произойдет укрупнение лизинговых компаний за счет вытеснения с рынка независимых лизингодателей, не имеющих доступа к ресурсам. Лизинговые компании будут активно развивать дополнительные направления бизнеса (аренда, управление автопарком, оперативный лизинг). Лизинговые компании с государственным участием и при крупных автопроизводителях не только выживут, но и будут активно развиваться» [8, с. 59].

В заключении можно подчеркнуть, что, хотя некоторые лизингодатели сообщают о росте своего бизнеса в этом году, несмотря на все проблемы из-за кризиса, это не меняет общего негативного положения дел в лизинговой отрасли нашей страны. Однако лизинговым компаниям не стоит впадать в состояние крайней безнадежности. В ситуации кризиса у предприятия есть возможность избавиться от неэффективных активов и сотрудников и оставить тех, кто продолжает развивать бизнес и компанию.

После кризиса на рынке лизинга останутся сильнейшие (например, те, которые смогут предложить предмет лизинга с высоким качеством и низкой стоимостью), поэтому в условиях кризиса лизингодателю следует обращать особое внимание не на извлечение максимальной прибыли, а на сохранение финансовой устойчивости в конкурентной среде. Главная задача лизингодателей в условиях экономической нестабильности состоит в предупреждении появления неплатежей.

Таким образом, годы экономической нестабильности заставили многих руководителей остановиться и более адекватно воспринять свою деятельность путем оптимизации всей экономической структуры, в том числе путем оптимизации производства. Экономический кризис также заставил многие организации переоценить свои возможности и перераспределить силы, задуматься о финансовом состоянии своего предприятия, уделить больше внимания этому вопросу, найти новые инструменты, позволяющие сохранить финансовую устойчивость. Анализ экономических тенденции в этот непростой период позволит руководителям избежать повторных ошибок, допущенных ранее.

¹⁰ Рейтинговое агентство Эксперт РА [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://raexpert.ru/researches/leasing_9m2015/.

ЛИТЕРАТУРА

1. Багдасарянц Н.Г., Безрукавая И.В., Бессонов В.А., Власенко Н.А., И.А. Кириченко, Г.О. Куранов, С.Р. Левит, О.А. Майорова, Н.И. Потявина, Г.Н. Ромашкина, Т.Н. Савостьянова, В.Е. Струкова Инвестиции в России. 2015: Стат. сб. / Росстат. - М.: И58 2015. – 190 с., - С. 69.
2. Газман В.Д. Лизинг за рубежом. Часть 4 // Эксперт оборудование. – 2008. - №3. - С. 22-26.
3. Газман В.Д. Лизинг: теория, практика, комментарии. М.: Фонд «Правовая культура», 1997. С. 10-11.
4. Газман В.Д. Финансирование лизинга в России // Финансы. - 2009. - №6. – С. 19-23.
5. Дмитриева, И. Рынок лизинга наверстывает упущенное семимильными шагами / И. Дмитриева // Российская газ. – 2012. – 24 с.
6. Захаров А.Н., Леонова М.С., Данилова М.А. Регулирование финансовых потоков в части снижения лизинговых рисков // Бизнес и банки. - декабрь 2001. - С. 1.
7. Курдомонов Дмитрий «Лизинг». - 2009. - №8. С. 59.
8. Козлов В.В. МСФО для малых и средних предприятий // Международный бухгалтерский учет. 2012. №24. - С. 12.
9. Комаров А., Богданова С., Личнов А. Проблемы теории и практики предпринимательства // Проблемы современной экономики, №4, 2011. – С. 26.
10. Кокурин А.В. Операционный лизинг – парная категория для финансового лизинга? // Вестник Московской государственной академии делового администрирования. Серия Экономика. – 2010. - №4. - С. 137–147.
11. Суходолов А.П., Кульдюкова И.В. Особенности финансирования субъектов малого бизнеса с применением лизинговой схемы // Известия ИГЭА. 2011. № 3 (77). С. 22–25.
12. Чепига Т.Д. Финансовая аренда (лизинг): проблемы правопреемства // Цивилист. – 2011. - №2. - С. 67-72.

Grebenik Viktor Vasil'evich

Financial university under the government of the Russian Federation, Russia, Moscow
E-mail: gvik65@yandex.ru

Harutyunyan Hayk Vahagnovich

Financial university under the government of the Russian Federation, Russia, Moscow
E-mail: xhaykx@gmail.com

Ways to increase the use of leasing in the financing of capital investments

Abstract. The article analyzes the ways to increase the use of leasing to small businesses, as the capital investment financing tool. The author analyzes the economic meaning concept of leasing and its results in the evaluation of different types of transactions on the example. An important role in the article is given to the place and role of leasing companies in the financial structure of the Russian and spaciousness main types of leasing companies. As it was held equity and mathematical analysis lizinogovyh companies with the withdrawal of their distinctive features. An important role in the article there has been a legal regulation of the issue, as the author were affected by regulatory legal acts concerning this segment of the financial market. I do not stay aside and the issue of state stimulation of leasing transactions, which is the thrust of these relations for small businesses. Not forgotten in the article just about the tax burden, which occupies an important role of the financial policy of the company. By the end of the article, the author gives the practice of foreign relations and development lizinogvyh shows trends in the development of leasing in Russia with projections for the future period. Do not remain without attention causes braking leasing relations and growth the arguments for seeking solutions.

Keywords: leasing; financing of capital investments; SME; leasing in Russia; leasing transactions; leasing state support lizinogvye operation; the role of leasing companies in Russia

REFERENCES

1. Bagdasaryants N.G., Bezrukavaya I.V., Bessonov V.A., Vlasenko N.A., I.A. Kirichenko, G.O. Kuranov, S.R. Levit, O.A. Mayorova, N.I. Potyavina, G.N. Romashkina, T.N. Savost'yanova, V.E. Strukova Investitsii v Rossii. 2015: Stat. sb. / Rosstat. - M.: I58 2015. – 190 s., - S. 69.
2. Gazman V.D. Lizing za rubezhom. Chast' 4 // Ekspert oborudovanie. – 2008. - №3. - S. 22-26.
3. Gazman V.D. Lizing: teoriya, praktika, kommentarii. M.: Fond «Pravovaya kul'tura», 1997. S. 10-11.
4. Gazman V.D. Finansirovanie lizinga v Rossii // Finansy. - 2009. - №6. – S. 19-23.
5. Dmitrieva, I. Rynok lizinga naverstyvaet upushchennoe semimil'nymi shagami / I. Dmitrieva // Rossiyskaya gaz. – 2012. – 24 s.
6. Zakharov A.N., Leonova M.S., Danilova M.A. Regulirovanie finansovykh potokov v chasti snizheniya lizingovykh riskov // Biznes i banki. - dekabr' 2001. - S. 1.
7. Kurdomonov Dmitriy «Lizing». - 2009. - №8. S. 59.
8. Kozlov V.V. MSFO dlya malykh i srednikh predpriyatiy // Mezhdunarodnyy bukhgalterskiy uchet. 2012. №24. - S. 12.
9. Komarov A., Bogdanova S., Lichnov A. Problemy teorii i praktiki predprinimatel'stva // Problemy sovremennoy ekonomiki, №4, 2011. – S. 26.
10. Kokurin A.V. Operatsionnyy lizing – parnaya kategoriya dlya finansovogo lizinga? // Vestnik Moskovskoy gosudarstvennoy akademii delovogo administrirovaniya. Seriya Ekonomika. – 2010. - №4. - S. 137–147.
11. Sukhodolov A.P., Kul'dyukova I.V. Osobennosti finansirovaniya sub"ektov malogo biznesa s primeneniem lizingovoy skhemy // Izvestiya IGEA. 2011. No 3 (77). S. 22–25.
12. Chepiga T.D. Finansovaya arenda (lizing): problemy pravopreemstva // Tsivilist. – 2011. - №2. - S. 67-72.