Хоть лизинг не расти



Лизинг второй год находится если не в идеальном шторме, то в очень на него похожей ситуации: высокие процентные ставки, снижение деловой активности, ухудшение платежной дисциплины клиентов, сложности с банковским финансированием… Все это давит на лизинговые компании — их бизнес сужается, а проблемы на балансах растут. В результате в 2025 году объем рынка может сократиться на четверть — последний раз большее падение было зафиксировано в 2009 году

Текст
ИЛЬЯ УСОВ,
ОБОЗРЕВАТЕЛЬ **«Б.О»**

Российский рынок лизинга в показателях нового бизнеса в 2024 году просел на 7%, подсчитали в «Эксперт РА» на основе анкетирования лизинговых компаний (ЛК). Но это только начало. 2025 год будет еще сложнее для рынка: падение агрегированного нового бизнеса российских ЛК может составить 15–25%, полагают аналитики рейтингового агентства, и с ними в неутешительных прогнозах согласны участники рынка.

За последние 20 лет российский рынок падал два года подряд лишь дважды — в 2008-2009 годах и в 2014-2015-х. При этом, если реализуется негативный сценарий «Эксперт РА» и суммарный новый бизнес ЛК просядет по нижней границе, то есть на 25%, то 2025 год станет рекордным по падению рынка более чем за 15 лет, а сам лизинговый рынок почти вернется к показателям 2021 года.

«По нашему мнению, денежно-кредитная политика (ДКП) останется жесткой в течение всего [этого] года, поэтому предполагаем, что рынок снизится в диапазоне 40–50%», — прогнозируют в ЛК «Европлан». «В целом» солидарен с прогнозом «Эксперт РА» генеральный директор «МСБ-Лизинг» **Роман Трубачев:** «Думаю, что 2025 год может завершиться снижением объемов нового бизнеса на уровне 15–20%. Это базовый сценарий». «Оценивая итоги первого квартала всего лизингового рынка, мы отмечаем тенденцию к снижению объемов нового бизнеса. Однако сказать, на 20% или на 40% он упадет по итогам [2025] года, непросто», — отметил генеральный директор группы «Инсайт Лизинг» **Михаил Гонопольский.**

У лизинга начались худые годы

После бурного 2023 года, когда объем нового бизнеса в лизинговой отрасли вырос на рекордные за десятилетие 81%, к ЛК пришел худой 2024 год: рынок работал «в условиях жесткой ДКП», которая, как отмечают в «Эксперт РА», «в значительной мере охладила инвестиционную активность предпринимателей», что ретранслировалось в значительное снижение их потребности в предметах лизинга.

При этом динамику рынка в целом в 2024 году поддержали несколько крупных сделок третьего квартала — ГК «Сберлизинг» в сфере коммерческой недвижимости и ГТЛК в железнодорожном субсегменте. Без них падение нового бизнеса по итогам года могло быть еще бóльшим — 17%.

Являвшийся в последние годы драйвером рынка розничный сегмент лизинга (грузовые и легковые автомобили, автобусы, строительная и дорожно-строительная техника и т.д.) в 2024-м просел на 9%, тогда как корпоративный сегмент (железнодорожная техника, авиационный транспорт, коммерческая недвижимость и т.д.) как раз за счет одноразовых сделок сократился всего на 1%.

В розничном сегменте основной спад пришелся на грузовые автомобили (–18%) и строительную технику (–23%). Под влиянием замедляющейся экономики, высоких процентных ставок, а также дорожающего сервисного обслуживания перевозчики вынуждены были «не только откладывать обновление автопарков до лучших времен», но и «досрочно возвращать взятую в лизинг технику в виду роста издержек». Строительная техника оказалась заложницей отмены безадресной льготной ипотеки и «заградительных ставок по кредитам на покупку недвижимости».

Единственным крупным сегментом розницы, которому в 2024 году удалось сохранить положительную динамику, стал легковой автотранспорт (+8%). Тут драйвером послужили ожидания повышения цен на технику «из-за новых ставок утилизационного сбора и колебаний курса валют», указали в «Эксперт РА».

Печальная картина и в корпоративном сегменте. Субсегмент морских и речных судов просел на 59%. Новый бизнес лизинга авиационного транспорта сократился на 56%, достигнув 29 млрд рублей — минимума аж с 2009 года. Почти на 80% вырос железнодорожный лизинг, но это было обеспечено сделкой ГТЛК по строительству 41 поезда для высокоскоростной магистрали «Москва — Санкт-Петербург». Без учета этой сделки, а также разовых сделок «Сберлизинга» в сфере коммерческой недвижимости корпоративный сегмент по итогам 2024 года просел бы на 46%.

Тьма сгущается

В 2025 году картина также нерадужная. «Предпосылок к тому, что будет сильно легче в 2025 году, не видно», — считают в ЛК «Европлан». Сейчас наблюдаются «существенное замедление гражданского сектора экономики», а кроме того, перебои в экспорте и импорте, отметил Роман Трубачев. Спрос со стороны бизнеса на приобретение новой техники и оборудования продолжают ограничивать высокие ставки, «которые значительно снижают рентабельность инвестиций в основной капитал», указали в обзоре аналитики «Эксперт РА».

«Компании откладывают планы по реализации своих крупных инвестиционных проектов, по расширению производства», — рассказал Михаил Гонопольский. По его словам, многие инвестиции с учетом ставок выше 20% годовых просто экономически неокупаемы: «Бизнес не готов оплачивать лизинговые платежи по таким ставкам».

Это бьет по всем сегментам лизинга. Но у розничного сегмента ситуация обостряется значительным снижением платежной дисциплины лизингополучателей. «Основной причиной этого тренда выступает удорожание кредитных ресурсов на фоне сокращения деловой активности», — уверены в компании «Регион Лизинг». «В сегменте малого бизнеса мы наблюдаем повсеместные кассовые разрывы — это общая проблема, так как доступ компаний к оборотному капиталу существенно затруднен, а высокие ставки депозитов мотивируют крупные компании держать деньги в банках, а не платить своим подрядчикам», — добавил Роман Трубачев.

На этом фоне увеличивается число случаев изъятия лизингодателями переданного клиентам имущества. На конец третьего квартала 2024 года, согласно данным ЦБ (также собранных с помощью анкетирования ЛК), на балансах компаний объем активов, предназначенных для продажи по расторгнутым договорам, составил 96,3 млрд рублей —это в 3,4 раза больше, чем на 30 сентября 2023 года, и достигает почти 20% капитала ЛК. Доля изъятого имущества в активах некоторых лизинговых компаний уже превышает 20% их собственных средств, а в некоторых случаях приближается к 30%», — привел данные Роман Трубачев.

По ориентировочным оценкам компании «Регион Лизинг», совокупный объем изъятого имущества еще выше — около 250–350 млрд рублей (по расчетам группы «Газпромбанк Лизинг», сделанным в конце прошлого года, крупнейшие российские ЛК изъяли у своих клиентов примерно 35 тыс. транспортных средств). «Стоки растут, во втором квартале тенденция продолжается; единственная надежда — что пик расторжений и изъятий реализуется во втором квартале, а в третьем-четвертом кварталах мы увидим нормализацию ситуации», — проявил осторожный оптимизм М. Гонопольский. «Я убежден, что мы еще не видели пиковых значений по доле изъятого имущества», — добавил Роман Трубачев.

Большие стоки также ограничивают развитие лизинга. «Многие компании предпочитают приобретать бывшие в употреблении машины вместо заключения новых лизинговых сделок», — рассказали в ЛК «Регион Лизинг». Гендиректор компании «ГПБ Лизинг» **Вячеслав Спиров** даже заметил, что у ЛК появилась новая роль — продажа скопившегося на балансе имущества.

В корпоративных сегментах, находящихся под давлением уже несколько лет, также не видно особого просвета. «По ожиданиям рынка в 2025 году производство грузовых вагонов может снизиться примерно на 20% относительно уровня 2024 года», — отметили аналитики «Эксперт РА». «Авиация и судостроение сталкиваются с наиболее серьезными вызовами — от нехватки комплектующих до ограниченных производственных мощностей, что отрицательно сказывается на лизинговой активности в этих сегментах», — заявили в «Регион Лизинге».

Лизинг под ручник

Однако, если спад в отрасли, который естественным образом отражается и на состоянии лизингодателей, с меньшими рисками переживается в компаниях, занимающихся корпоративным лизингом (данный сегмент сосредоточен вокруг государственных и квазигосударственных ЛК), то независимым игрокам приходится сложнее. «Растет проблемная задолженность, растут объемы реструктуризации, растут стоки. Пока это проблема первого квартала, и касается она преимущественно автолизингового сегмента», — указал Михаил Гонопольский.

«Реализация изъятого имущества сейчас существенно затруднена: спрос на вторичном рынке низкий, а цены приходится снижать на 30–50%», — посетовал Роман Трубачев. Поэтому, по его словам, в действиях большинства ЛК меняется сентимент: «Агрессивные изъятия ушли, все максимально хотят продлить "срок жизни клиента" и минимизировать свои потери во времени». Это, в свою очередь, приводит к реструктуризациям клиентской задолженности.

«К концу 2024 года увеличилась проблемная задолженность лизинговых компаний за счет реструктуризаций. Они коснулись в первую очередь компаний из сферы перевозок, строительства и связанных отраслей», — отметил регулятор. Роман Трубачев ожидает продолжения роста просроченной задолженности по мере вызревания портфелей ЛК, что «будет наслаиваться на отсутствие роста портфеля»: «У ряда лизинговых компаний могут быть нарушены базовые банковские ковенанты, что снизит возможности по финансированию нового бизнеса, а это приведет к еще большему ухудшению ситуации».

Таким ЛК придется «договариваться с банками насчет послабления ковенант и показывать обновленные планы бизнес-развития, убеждать банки, что они способны платить по своим обязательствам, что сейчас такой сложный период времени, который нужно пережить, считает Михаил Гонопольский. «Конечно, этим компаниям будет сложнее и дороже привлекать фондирование в банках в дальнейшем, они будут менее конкурентоспособными», — добавил он.

Уже сейчас заметно снижение фондирования ЛК со стороны банков. По итогам 2024 года даже на фоне падения нового бизнеса резко — на целых 5 п.п., до 64% — сократилась доля фондирования лизингодателей со стороны банков. «Рост ключевой ставки в совокупности с макропруденциальным регулированием ЦБ и дефицитом ликвидности [возникшим во втором полугодии 2024 года] привели к сокращению доступного [банковского] финансирования», — рассказал директор по работе с инвесторами компании «Интерлизинг» **Николай Алексеев.** Хотя, по его словам, проблема с дефицитом ликвидности сошла на нет в 2025 году, «однако банковский сектор продолжает оставаться под давлением».

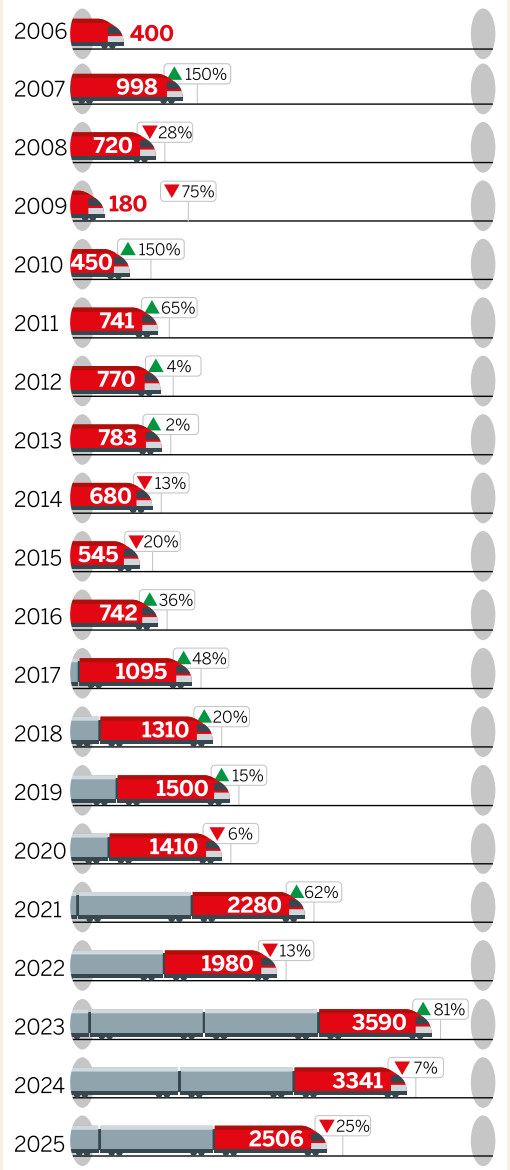
Надежды лизинги питают

«В сегменте грузового транспорта (наиболее страдающий розничный субсегмент. — *«Б.О»*) ближе ко второй половине ситуация также, возможно, улучшится благодаря государственной программе субсидирования покупки отечественных коммерческих авто, реализуемой министерством промышленности и торговли», — надеется коммерческий директор ГК «Альфа-Лизинг» **Ольга Кириллова.** «Увеличение господдержки лизинга (например, через субсидирование ставок) и запуск новых инфраструктурных проектов способствовали бы стабилизации всего рынка», — считает Роман Трубачев.

Другим фактором, на который Ольга Кириллова возлагает надежду, является снижение ставки Банком России. «Наверное, если во втором полугодии произойдет резкое изменение за счет снижения ставки ЦБ и оживления деловой активности, тогда прогнозы "Эксперт РА" по году выполнимы», — надеется Михаил Гонопольский. Если же смягчения ДКП во второй половине года не произойдет либо произойдет, но не будет возобновления экономической активности, то, по его словам, и 25% падения рынка лизинга кажутся оптимистичным прогнозом: «Падение будет более существенным».

«Несмотря на текущие вызовы, фундаментальные предпосылки для развития лизинга сохраняются. Лизинговый рынок характеризуется высокой чувствительностью к кризисным явлениям в экономике, но при этом демонстрирует способность к быстрому восстановлению после спадов», — таков оптимистичный прогноз экспертов из «Регион Лизинга». Б.О

РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЛИЗИНГА В ТЕРМИНАХ НОВОГО БИЗНЕСА, МЛРД РУБЛЕЙ



Источник: «Эксперт РА»