Обвал на всех осях

Розничный сегмент обрушился почти наполовину, корпоративный — держится лучше, но тоже теряет

Российский рынок лизинга в первом полугодии 2025 года пережил резкое падение, которое застало участников отрасли врасплох. Объемы нового бизнеса снизились на 45% (до 813 млрд рублей), и пока это вдвое превышает прогнозы рейтинговых агентств по всему 2025 году. Если в 2024 году отрасль лишь слегка просела (минус 7%), то теперь речь идет об обвале, сопоставимом с худшими кризисными периодами. Больше всего пострадали массовые розничные сегменты — автолизинг и строительная техника, тогда как корпоративные направления сокращаются медленнее, но тоже уходят в минус. Эксперты связывают падение с высокой стоимостью фондирования, ухудшением качества заемщиков и резким снижением спроса на фоне дорогих денег в экономике

Текст
СВЕТЛАНА ОРЛОВА,
ОБОЗРЕВАТЕЛЬ **«Б.О»**

Крутое лизинговое пике

Объемы нового бизнеса российских лизинговых компаний (ЛК) в первом полугодии 2025-го по сравнению с аналогичным периодом прошлого года упали на 45%, до 813 млрд рублей, рассчитали в рейтинговом агентстве «Эксперт РА» на основе анкетирования ЛК. Таким образом, понижательный тренд 2024 года (тогда рынок потерял 7% нового бизнеса, о чем «Б.О» подробно писал в майском номере) сменился обвалом, который с большой долей вероятности может превзойти худшие прогнозы аналитиков (весной агентство «Эксперт РА» прогнозировало максимальное падение нового бизнеса ЛК по итогам 2025 года на уровне 25%, а в середине августа рейтинговое агентство НРА — на уровне 20%).

Максимальный удар был нанесен по крупнейшим розничным сегментам лизинговой отрасли. «Наибольшее сокращение в абсолютном выражении показали сегменты грузовых и легковых авто, а также строительной техники», — отметили аналитики «Эксперт РА». В относительном выражении значения обвала также впечатляющие: новый бизнес в сегменте грузового автотранспорта сократился в первом полугодии 2025-го на 67% (за шесть месяцев этот показатель составил 166 млрд рублей), в сегменте строительной техники — на 56% (97 млрд рублей), а в сегменте легковых автомобилей — на 27% (206 млрд рублей). «Сегмент легковых автомобилей снизился в меньшей степени вследствие более умеренной динамики прошлых лет, когда грузовые автомобили и строительная техника показали кратный рост (в частности, в 2023 году)», — уточнил директор по банковским рейтингам агентства «Эксперт РА» **Анатолий Перфильев.**

В целом же, розничный лизинг потерял 49% нового бизнеса (646 млрд рублей). Корпоративные сегменты оказались более устойчивы, здесь снижение составило 21% (167 млрд рублей). В частности, лизинг железнодорожной техники сократился на 23% (137 млрд рублей), а лизинг авиационного транспорта — на 9% (20 млрд рублей). По словам Анатолия Перфильева, корпоративные



сегменты продолжают снижение прошлогодними темпами в силу ограниченных возможностей для наращивания объемов бизнеса: авиапромышленность и судостроение снижают производство, компания «РЖД» сократила финансирование инвестиционных проектов.

Четыре из пяти (78%) лизинговых компаний отмечают ухудшение условий ведения бизнеса за прошедшие 12 месяцев, свидетельствуют данные августовского опроса АКРА среди ЛК, имеющих рейтинги этого агентства. «Остальные участники (кроме одного) считают, что условия не изменились», — написали аналитики АКРА. При этом год назад никто из респондентов аналогичного опроса не ожидал ухудшения ситуации. Тогда половина участников, наоборот, рассчитывала на улучшение условий ведения бизнеса, тогда как другая половина не ожидала никаких изменений.

«Результаты текущего опроса показали, что характер развития лизинговой отрасли в 2024–2025 годах в целом определяют три фактора: уровень процентных ставок, кредитное качество лизингополучателей и спрос на услуги лизинговых компаний», — считают в АКРА. «Ключевые вызовы [для лизинговой отрасли] — сохраняющаяся высокая стоимость фондирования и настороженная инвестиционная активность клиентов в условиях неопределенности», — приводятся в обзоре «Эксперт РА» слова президента Объединенной лизинговой ассоциации (ОЛА), генерального директора «Росагролизинга» **Павла Косова.**

Три орешка для лизинга

Российская экономика живет в ситуации повышенных ставок уже достаточно продолжительное время, что влияет на три основных фактора для лизингодателей: стоимость привлечения денег (то есть фондирования), которая ретранслируется в стоимость лизинга для клиентов ЛК, и спрос со стороны лизингополучателей, на который влияет уровень экономической активности в стране, также напрямую зависящий от стоимости денег.

«Длительный период высокой ключевой ставки является основным системным фактором. Он не просто охлаждает экономику, а фундаментально меняет инвестиционное поведение компаний. Дорогие деньги заставляют бизнес, особенно малый и средний, откладывать капитальные расходы и оптимизировать имеющиеся активы», — пояснил генеральный директор ЛК «Регион Лизинг» **Рустем Мухамедов.**

Деградирует и кредитное качество лизингополучателей. «Текущая рыночная ситуация обуславливает ухудшение платежеспособности лизингополучателей и как следствие рост объемов изъятого имущества», — заметил Анатолий Перфильев. О том, что у лизинговых компаний вследствие расторжения договоров сток изъятого автотранспорта составил порядка 35 000 единиц техники (при этом половина ее составляла грузовые автомобили), рассказал в конце прошлого года руководитель группы «Газпромбанк Лизинг» **Вячеслав Спиров** (цитируется по Frank Media). Схожую оценку давали в апреле этого года и другие ЛК, о чем писал «Коммерсантъ».

Но ситуация со стоками не улучшается. По данным Банка России, приведенным в «Обзоре финансовой стабильности», из общего объема изъятого в первом квартале 2025 года имущества ЛК смогли реализовать менее половины, «еще 22% изъятых активов было передано в повторный лизинг», то есть стоки продолжают расти. Кроме того, продажи из стоков происходят с дисконтом, который на конец первого квартала составил 27%, тогда как в прошлом году изъятое имущество, наоборот, продавалось с премией к своей остаточной стоимости на уровне 28%.

«Доля возвращенных предметов лизинга к концу [2025] года может приблизиться к 8–10% валюты баланса лизингодателей. Особенно высоки будут иммобилизованные активы по категориям китайских легковых автомобилей и грузовиков, при этом они значительно потеряют свою стоимость», — прогнозируют в НРА. В связи с этим «лизингодатели несут повышенные расходы: проценты по кредитам, недополученный доход по расторгнутым договорам, плата за стоянку техники и зарплата менеджерам по продаже изъятого имущества, перечислил Анатолий Перфильев.

Наконец, третий фактор, выделенный опрошенными АКРА лизинговыми компаниями, также пока не внушает оптимизма. Высокие ставки стали причиной «снижения деловой активности предприятий [и] привели к сокращению спроса на кредитование в целом и на услуги лизинговых компаний в частности». «Жесткие денежно-кредитные условия (ДКУ) существенно скорректировали инвестиционные планы лизингополучателей. Согласно Единому плану по достижению национальных целей развития РФ до 2030 года и на перспективу до 2036 года, прирост инвестиций в 2025 году сократится до 1,3% по сравнению с 7,4% в 2024 году. Это, безусловно, негативно сказывается на росте лизингового бизнеса», — отметили в НРА.

Розничный коллапс

Замедление экономического роста прежде всего оказало влияние на самых слабых — малые и средние предприятия (МСП). Согласно данным ЦБ, уже в 2024 году наблюдалось замедление темпов роста кредитования МСП: объем выданных им кредитов в 2024 году всего на 7,2% превысил показатель предыдущего года, тогда как в 2023 году рост составил 39,6%. «Сокращение доступных финансовых ресурсов, в том числе льготного финансирования, обусловило снижение деловой активности субъектов МСП», — указали аналитики АКРА.

Именно от малого и среднего бизнеса традиционно зависел розничный сегмент лизинговой отрасли, считает Рустем Мухамедов. «На розничный лизинговый бизнес по большей части влияет экономическое состояние субъектов МСП, в том числе очень высокая стоимость заемных средств и сложности с доступом к финансированию для многих из них», — подтвердили в АКРА.

«МСП испытывают существенные проблемы с платежеспособностью из-за высоких процентных ставок и повышения цен на топливо и запчасти», — констатировали в своем обзоре аналитики НРА. По их словам, все чаще лизингополучатели сталкиваются с кассовыми разрывами вследствие задержек оплаты от своих заказчиков. «Внутри [розничного] сегмента [лизинга] снижение показали лизинг легковых и грузовых автомобилей, а также строительной техники. Это напрямую связано со снижением потреби-

тельской активности, спадом в логистике из-за падения грузооборота и замедлением темпов строительства», — отметил Рустем Мухамедов.

Особенно ощутимый удар пришелся по лизингу грузового автотранспорта, который достаточно продолжительное время был драйвером всей отрасли. По оценке НРА, в первом полугодии в этом сегменте снижение год к году составило около 52% в штуках («при этом выдача нового грузового автотранспорта рухнула практически на 70%»). Схожие оценки и у компании «Газпромбанк лизинг» и маркетингового агентства НАПИ — падение в сегменте грузовиков на 52,4% (разница с результатами в денежном выражении, приведенными «Эксперт РА», может объясняться выбором техники, бывшей в употреблении, а значит, более дешевой).

«Кризис в лизинге грузового автотранспорта отчетливо виден и по статистике лизинга прицепов, полуприцепов и фургонов. В этой категории падение выдач новых предметов лизинга, по данным «Федресурса», составило 65%», — указали в НРА.

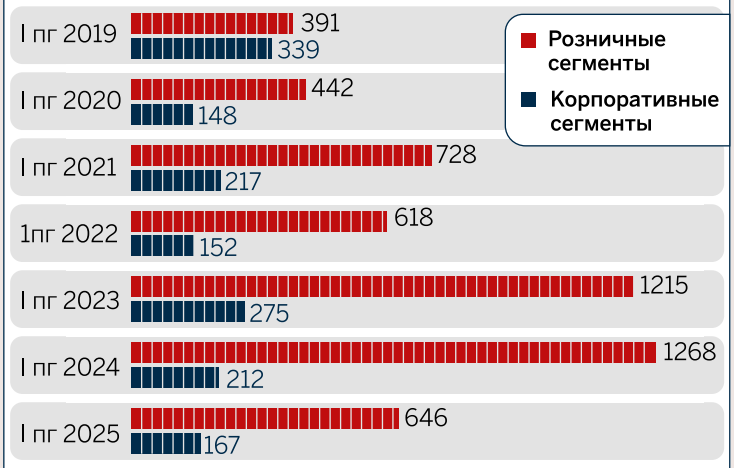
Удел малых

Естественно, ухудшение в отрасли сказывается и на ЛК. Чтобы в таких условиях продолжать «функционировать на лизинговом рынке, компаниям необходимо иметь хороший запас капитала и возможность получения заемного финансирования, что делает более выгодным положение банковских "дочек"», пояснил Анатолий Перфильев: «Финансовое состояние небольших компаний может подкосить даже выход на просрочку одного-двух крупных лизингополучателей, влекущий за собой кассовый разрыв и удар по собственным средствам».

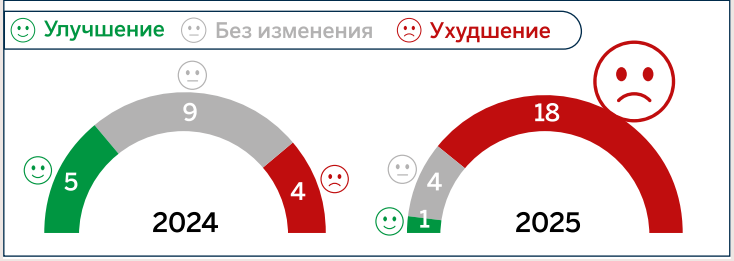
«Если крупный лизинговый бизнес переживет этот рыночный шторм, среднему и небольшому лизинговому бизнесу будет очень нелегко. Крупный бизнес может диверсифицировать свою деятельность за счет роста непроцентных доходов (включая продажи техники, сервисного обслуживания, выхода в новые сегменты бизнеса), небольшой же бизнес этой возможности лишен», — отметили в НРА. «На среднесрочную перспективу стабильное положение сохранят те компании, которые отличаются диверсифицированным портфелем, налаженными процессами работы с проблемными активами и наличием надежных банковских партнеров», — рассказал Рустем Мухамедов.

По словам Анатолия Перфильева, ЛК все больше стремятся задействовать капитальные ресурсы, не распределяя полученную прибыль, а направляя ее на развитие бизнеса. Как заметили опрошенные «Коммерсантом» эксперты, уже сейчас заметен рост реструктуризаций кредитов лизинговых

ОБЪЕМ НОВОГО БИЗНЕСА РОССИЙСКИХ ЛИЗИНГОВЫХ КОМПАНИЙ, МЛРД РУБЛЕЙ



ИЗМЕНЕНИЯ УСЛОВИЙ ВЕДЕНИЯ БИЗНЕСА



Источник: итоги опроса лизинговых компаний, рейтингующихся у АКРА

компаний в банках. И хотя на данный момент дефолты ЛК — это редкое событие на российском рынке, вполне возможно, что в будущем в такой тяжелой ситуации их количество может увеличиться, утверждает директор по работе с состоятельными клиентами «БКС Мир инвестиций» **Артемий Должиков.**

«Небольшим компаниям становится все сложнее конкурировать на рынке в условиях низкой маржинальности бизнеса и высоких рисков, присущих качеству лизингового портфеля», поэтому также может «наблюдаться большее количество прецедентов по слиянию ЛК и по приобретению крупными игроками более мелких», считают аналитики АКРА.

Взгляд на ставку

Вся надежда на рынке — на продолжение снижения Банком России ключевой ставки. «Это улучшит доступность финансирования», — указал Рустем Мухамедов. Может помочь и восстановление деловой активности, вызванное удешевлением денег в экономике. В автолизинге положительные изменения директор НАПИ **Татьяна Арабаджи** ожидает уже в начале осени.

Смягчение денежно-кредитной политики и постепенное снижение стоимости финансирования на среднесрочном горизонте будут способствовать постепенному восстановлению деловой активности предприятий МСП, отметили в АКРА, но оговорились, что «тенденция снижения темпов роста лизингового бизнеса сохранится как минимум в 2025 году».

«Восстановление не будет быстрым и не будет охватывать все сегменты: многие частные перевозчики покинули рынок, строительный сектор не достигнет таких объемов, как во время действия безадресной льготной ипотеки», — предупредил Анатолий Перфильев. **БО**