

Мировой финансовый лизинг: особенности современного развития

© 2009 Т.Г. Философова

доктор экономических наук, профессор

© 2009 Н.В. Миронова

Государственный университет - Высшая школа экономики

Статья посвящена влиянию глобального финансового кризиса на развитие международного и российского рынков лизинговых услуг. В статье охарактеризован мировой рынок лизинговых услуг, дан анализ российскому рынку лизинга. Выявлены и проанализированы результаты деятельности российских лизинговых компаний. Предоставлены меры по антирисковой политике в условиях кризиса применительно для российской бизнес-структуры, а также разработана и приведена стратегия в условиях неплатежей клиентов. Дан прогноз по дальнейшему развитию мирового и российского рынков лизинговых услуг.

Ключевые слова: лизинг, мировая экономика, мировой кризис, рынок.

На протяжении почти двухвекового периода становления и развития мирового индустриального общества в экономике многих стран происходили кризисы, во время которых наблюдался нарастающий спад производства, скопление нереализованных товаров на рынке, падение цен, крушение системы взаимных расчетов, крах банковских систем, разорение промышленных и торговых фирм, резкий скачок безработицы. В специальной литературе экономический кризис характеризуется как нарушение равновесия между спросом и предложением на товары и услуги. Кризисы сопровождают всю историю человеческого общества. Мировой наукой подробно исследованы кризисы недопроизводства сельскохозяйственной продукции, с середины XIX в. - как нарушение равновесия между промышленным производством и платежеспособным спросом. В XIX в. и первой половине XX в. мир пережил несколько международных финансовых кризисов. Экономические кризисы до XX в. ограничивались пределами одной, двух или трех стран, затем стали приобретать международный характер. Несмотря на то, что в последние десятилетия мировым сообществом созданы механизмы по предотвращению мировых кризисов (укрепление государственного регулирования хозяйственных процессов, создание международных финансовых организаций, проведение мониторинга и др.), как свидетельствует история мировых экономических катаклизмов, ни точно предсказать, ни тем более избежать их невозможно¹.

Мировой рынок лизинга в условиях кризиса.

Экономическое содержание финансового лизинга, возникшего на базе арендных отношений, определяется сложным сочетанием интересов и це-

лей его субъектов, особенностями их взаимоотношений, возникающих при реализации договорных обязательств, а также значительным влиянием развитого рынка лизинга на уровень макроэкономических показателей². Глобализация экономических отношений в мире, с одной стороны, и ряд явных преимуществ лизинга - с другой, способствовали формированию и распространению, на наш взгляд, особой формы международных экономических отношений - международного лизинга в мировой экономике. Объем международных лизинговых операций составлял 15 - 20 млрд. долл. в год, что составляло около 2- 3% мирового экспорта машин и оборудования³.

Анализ европейского рынка лизинга, согласно данным Leaseurope⁴, показал, что суммарный объем лизинговых активов в Европе к концу 2008 г. составил около 780 млрд. евро, что является увеличением на 4,5 % по сравнению с 2007 г.⁵ В то время как европейский суммарный объем лизинговых активов продолжил прогрессировать в большую сторону, объем нового бизнеса по лизинговым компаниям, членам Leaseurope, сократился почти вдвое в течение 2008 г. Исходя из данных, предоставленных странами-участниками Leaseurope, был оценен объем нового бизнеса за весь 2008 г. в 316 млрд. евро, что приблизительно на 7,7 % меньше относительно 2007 г. Однако

² Философова Т.Г. Лизинг. М., 2008.

³ Философова Т.Г. На пути в мировое хозяйство. Инвестиции, инновации, конкурентоспособность. М., 2007.

⁴ Ассоциация европейских лизинговых компаний (LEASEUROPE). Режим доступа: <http://www.leaseurope.org>.

⁵ По материалам изданий "Секрет фирмы" (Коммерсантъ. 2009. №8 (289); РБК. 2009. №8; сайт www.worldleasingnews.com - Новости международного лизинга).

¹ <http://www.infocrisis.ru>.

важно отметить, что изменения обменного курса были более значимы, чем в предыдущих годах, и если исключить этот момент, то можно предположить, что снижение новых объемов в реальном исчислении менее серьезно и близко к 5 %⁶. Можно отметить тот факт, что, в то время как европейский лизинговый бизнес оставался устойчивым в первой половине 2008 г., полное снижение его объемов пришлось на вторую часть 2008 г. Как и другие отрасли промышленности, европейский лизинг был достаточно серьезно затронут финансовой суматохой и ее проникновением в реальную экономику, хотя некоторые сегменты промышленности, как все еще ожидают, могут показать рост.

В 2008 г. лизинговый рынок недвижимости, который был самым устойчивым по объемам нового бизнеса, показал снижение вплоть до 20,9%. Анализ показал⁷, что сегмент лизинга автотранспорта Еврозоны был менее затронут финансовыми потрясениями и испытал падение не более чем в 4,6%, а аренда оборудования и того меньше - около 3,1%. Хотя объемы лизингового бизнеса замедлились в 2008 г., европейская аренда остается главным источником финансирования для многих предприятий и занимает около 28 % европейских инвестиций, если не принимать во внимание сделки с недвижимостью.

Несмотря на разразившийся кризис, вклад лизингового бизнеса в мировую экономику остается сильным. Учитывая определенную долю безопасности лизингового актива, компании идут на сотрудничество с потенциальными лизингодателями, как бы прибегая к альтернативной форме финансирования своих проектов, что в свою очередь помогает им сохранить свои позиции в текущем экономическом климате. До тех пор пока лизинговые компании будут иметь доступ к финансам, они смогут оставаться главным источником, например, европейских инвестиций, так как лизинг является ключевым средством финансирования большинства европейских фирм. Принимая во внимание общемиро-

вой факт, что глобальный финансовый кризис начался с США, как уже было сказано выше, будет интересно затронуть транспортный сегмент лизинга данной страны и посмотреть, какие изменения происходят там, тем более экономика данной страны пострадала от кризиса больше всего.

Однако с приходом мирового финансового кризиса данная ситуация претерпела значительные изменения⁸. Проведенные исследования в сегменте лизинга транспорта позволяют выявить некоторые закономерности в развитии лизинга в период кризиса и в послекризисный период. Данный сегмент является наиболее емким. Его важной особенностью, с нашей точки зрения, является то, что, с одной стороны, каждый вид транспорта, имея определенные отличительные черты, предназначен для выполнения уникального набора требований и, следовательно, лизинг различных видов транспорта имеет уникальные особенности. С другой стороны, единый набор элементов лизинга транспортных средств формирует данный сегмент. К таким элементам можно отнести: активное участие государства в экономике через стимулирование отгрузок товаров (или людей в случае авиауслуг), уровень ликвидности финансовых рынков, которая влияет на способность привлечения капитала, что в свою очередь имеет прямое воздействие на стоимость лизинговых активов.

Анализ динамики ВВП в период рецессии после Великой Отечественной войны и сейчас, в условиях кризиса, показывает, что спад составляет около 4,8%. К концу 2009 г. он составит около 3,7%, а уровень безработицы, как ожидается, останется на отметке в 10,3% в первой половине 2010 г. Только за год экономика США потеряла почти 5,7 млн. рабочих мест; если взять последние 18 месяцев непрерывного сокращения числа работающих, то - 6,5 млн. Уровень безработицы достиг 9,5% - самого высокого показателя с 1983 г. Для текущей рецессии пиком занятости был ее первый месяц - декабрь 2007-го, при этом безработица росла сначала медленно. Однако в последние 9 месяцев бизнес стал резко избавляться от работников (минус 4,4 млн. рабочих мест). Нынешняя ситуация, если рассматривать весь послевоенный период, хуже только той, что наблюдалась во время относительно короткой рецессии начала 1980-х, но тогда безработица, стремительно подскочив, столь же быстро пошла на убыль, сейчас вряд ли стоит ожидать такой динамики⁹.

⁶ Ассоциация европейских лизинговых компаний (LEASEUROPE).

⁷ См.: *Lauritano M.* Transportation equipment financing: tracking the forces shaping the market // *J. of equipment lease financing*. V. 27. № 2. Spring 2009; Ежегодный отчет Международной финансовой корпорации "2008 Annual Report"; Ежегодный отчет Международного Банка Реконструкции и Развития "2007 Annual Report"; <http://www.gaexpert.ru> - Сайт ЭКСПЕРТ РА; www.ebrd.com - Официальный сайт Европейского Банка Реконструкции и Развития (ЕБРР); www.mfk.org - Официальный сайт Международной финансовой корпорации (МФК); <http://www.leaseurope.org/> - Официальный сайт Ассоциации европейских лизинговых компаний (LEASEUROPE); www.worldleasingnews.com - Новости международного лизинга.

⁸ См.: *Lauritano M.* Cit. op.; Ежегодный отчет...; Сайт ЭКСПЕРТ РА; Офиц. сайт ЕБРР; Офиц. сайт МФК; Офиц. сайт LEASEUROPE; Новости...

⁹ *Lauritano M.* Cit. op.

Усилия правительства по сдерживанию спада ВВП через предоставление пакетов финансовых стимулов укрепят финансовый сектор и восстановят покупательную способность. Фирмы смогут взять время, чтобы восстановить свою деятельность на прежнем уровне. Есть и обратная сторона этого процесса, а именно затруднительное положение банковского сектора. Сейчас еще нет четких представлений, как им помочь, поэтому потребуются дополнительные расходы, не прописанные в бюджете. Но несмотря на это, эксперты предполагают, что различные усилия по стимулированию в конечном счете приведут к росту ВВП в четверной четверти 2009 г.

Когда вся мировая экономика находилась в условиях глобального спада, фактически все ее сектора обращены вниз. Однако поскольку производство продукции требует значительных транспортных услуг (транспортировка сырья, полуфабрикатов а также готовой продукции) и, как показывает анализ, материальные запасы все еще слишком высоки по сравнению с продажами, постольку требуется скорейшая реализация, что в свою очередь отразится на лизинге автотранспорта. При этом спрос на производственные товары остается очень слабым, что является результатом спада экспорта. В 2008 г. реальный экспорт увеличился на 6,5%, а к концу 2009 г., согласно данным IHS¹⁰, контракты мировой торговли сократятся на 14,7%.

Рынки лизинга грузовиков и трейлеров в основном зависят от производства продукции, строительства, а также потребления и пока очень слабы. Ситуация усугублена экологическими предписаниями, которые были вызваны излишком производственных мощностей и небольшим желанием обновлять транспортные средства, при этом увеличивая эксплуатационные расходы. Также особую лепту внес крах рынка кредитов, особенно для инвестиционных компаний, которые составляют существенную долю в спросе на лизинг трейлеров и грузовиков. Самым ярким периодом, видимо, будет середина 2010 г., когда спрос пойдет вверх. В дополнение надо отметить, что вплоть до конца 2008 г. экспортный лизинг грузовиков "second-hand" помог переместить за границу значительное количество транспортных средств. Можно предположить, что к 2011-2012 гг. подержанные грузовики пользоваться спросом не будут и вовсе. На их место придут новые машины с дополнительным набором услуг. В данной связи тем компаниям, которые сейчас не смогут их реализовать, сделать это будет очень трудно в связи с новыми экологическими требованиями.

¹⁰ Национальное рейтинговое агентство США. Режим доступа: <http://www.globalinsight.com>.

Кризис топливных цен, который поразил сегмент лизинга автотранспорта в 2008 г., отложил заметный отпечаток на всю индустрию в целом. Цены на бензин повысились в июле в среднем по всем штатам до уровня 2,69 долл. за галлон, тогда как на апрельском ценнике значилось 2 долл. В некоторых регионах стоимость бензина уже зашкаливает за 3 долл. В ряде СМИ отмечают, что столь высокие цены заставляют многих американцев отказаться от совершения длительных поездок на личном автотранспорте, не говоря уже, чтобы взять его в лизинг. Однако нынешняя цена за галлон на 1,25 долл. ниже, чем в тот же период прошлого года. Причем, если учитывать падение спроса в 2009-м на 3%, такое удешевление бензина для потребителей оборачивается сэкономленными 170 млрд. долл. в год. А компаниям, располагающим двумя или более машинами, которые ежегодно проезжают более 25 тыс. миль, сегодняшние цены позволили сократить расходы на 120 долл. в месяц по сравнению с 2008-м г.¹¹

Лизинг железнодорожного транспорта лучше прослеживается в долгосрочной перспективе, нежели в нынешней. Кризис затронул и эту отрасль. Существующий спад в заказах на железнодорожное оборудование помог поддержать поставки дрезин в начале 2009 г. Однако можно с уверенностью сказать, что сложная ситуация с кредитованием, а также отсутствие новых заказов заметно повлияют на данный сегмент в ближайшей перспективе. Обычные грузовые платформы пользовались низким спросом в течение некоторого времени, теперь они полностью зависят от сегмента строительства, сегмента автомобильной промышленности, а также спада в спросе на пиломатериалы, в том числе древесины, и сталелитейной продукции. С другой стороны, железная дорога относится к способу транспортировки грузов с низкой энергоемкостью, поэтому у нее есть все шансы выйти из кризиса и также поддержать этим весь сегмент лизинга железнодорожного оборудования.

С более чем 5000 самолетов, арендованных во всем мире, примерно одна треть глобального грузового и пассажирского флота приходится на лизинг судов. Для сравнения, можно сопоставить 25% в 2001 г. и ожидаемые 50% к 2010 г. 2008 г. был достаточно трудным для лизинга судов. Во-первых, они должны были иметь дело с быстро изменяющимися и достаточно высокими ценами на топливо. Сейчас экономические условия продолжают ухудшаться и спрос на авиаперелеты падает. Изменение цены на топливо вынудило лизинговые компании снизить свои

¹¹ Lauritano M. Cit. op.

мощности и не закупать новые суда, что в свою очередь отразилось на авиастроительных компаниях. Они были вынуждены свернуть все производство, за этим следуют в лучшем случае слияния и поглощения крупными компаниями более мелких, в худшем - массовые увольнения и банкротства¹², в то время как в начале 2009 г. американские лизинговые компании могли тешить себя прежде заключенными договорами на поставку судов, намеченными на 2010 г. Производство задерживается во многих авиастроительных компаниях. Например, такой авиастроительный гигант, как "Боинг", также был затронут глобальными потрясениями. Отсроченное введение в производство новых моделей самолетов резко сказалось на доходах компании. Сейчас потребители больше довольствуются лизингом старых моделей самолетов, цена на которые строится в заранее установленных пределах. Однако можно предположить, что даже в условиях кризиса формируется новая ниша потребителей. Кроме того, авиация - это стратегический потенциал каждой страны.

Лизинг морских судов сжимается до предела. Наиболее значительный международный фрахт для США, который представлял около 60% от общего количества тоннажа, глубоко пострадал. Снижение темпов экономического развития привело к уменьшению внутреннего спроса и сокращения импорта, а так как спад распространился глобально, то и экспорта. Банки отказываются финансировать и выдавать кредиты, что, естественно, затрудняет движение товаров. Груз и суда находятся в портах из-за нехватки финансирования, что вызывает затоваривание портов и простаивание производственных мощностей в виде судов. В конце 2008 г. лизинг морских судов снизился на 7,1%. Перевозка бензина и химикатов упала на 13,6%, объем товаров потребления снизился на 29%, при этом объем товаров промышленного назначения и предметов быта увеличился на 3,7%, перевозка угля тоже увеличилась где-то на 3,8%. Несмотря на то, что сейчас уровень спроса на лизинг судов достаточно низок, владельцам нельзя опускать руки. Наоборот, они должны быть подготовлены к тому моменту, когда спрос резко взлетит и им придется работать 24 часа в сутки¹³.

Подводя итог, можно сказать, что если лизинг в обороте американских автопроизводителей занимал около 20 % доходов, то после обрушения рынков он стал убыточной программой. В результате Ford, например, был вынужден спи-

сать на неоплаченный лизинг более 2 млрд. долл., а GM по тем же причинам списал до 14 млрд.

Российский рынок лизинговых услуг в условиях мирового финансового кризиса. 2008 г. был очень сложным для российского рынка лизинговых услуг. Если в первом квартале наблюдался рост количества и объемов заключенных лизинговых сделок, лизинг активно развивался в регионах, то во втором полугодии наблюдалось катастрофическое падение объемов и количества сделок. Объем нового бизнеса 2008 г. составил всего 62 % от показателя 2007 г.¹⁴

Все это привело к тому, что впервые с 1999 г. в отрасли наблюдался спад. Рынок лизинга сократился до 26,65 млрд. долл. что на 24,7% ниже, чем в 2007 г. Снизилась также доля лизинга в ВВП по сумме заключенных договоров лизинга до 1,4%, а доля лизинга в объеме инвестиций в основной капитал упала до 6,6%. Около 70% лизинговых компаний остановили финансирование новых сделок. Остальные продолжают финансировать новых клиентов, существенно ужесточив условия и сузив продуктивное предложение. К числу таких компаний можно отнести, например, "Европлан"¹⁵, "Каркаде"¹⁶, "Авангард Лизинг"¹⁷. Не более 5% компаний продолжают работать приблизительно на тех же условиях, что и до кризиса. К последним относятся компании, так или иначе имеющие доступ к государственному финансированию ("ВТБ-Лизинг"¹⁸, "РосагроЛизинг"¹⁹ и др.), а также некоторые компании, специализированные в наиболее конкурентном сегменте лизинга нового автотранспорта ("ФБ Лизинг"²⁰), или компании при производителях ("МАН Финанс"²¹, "Скания Лизинг"²²). Около 70% лизинговых компаний прекратили финансирование новых сделок. Ужесточение условий лизинга прошло сразу по всем основным параметрам сделки. Практически никто не желает работать с производственным оборудованием. Многие лизинговые компании сворачивают свою региональную сеть.

¹⁴ www.klerk.ru/ - Экономико-информационный портал.

¹⁵ www.leasing.ru - Официальный сайт компании "Европлан".

¹⁶ www.carcade.com - Официальный сайт компании "Каркаде".

¹⁷ <http://www.avangard-leasing.ru/> - Официальный сайт компании "Авангард-Лизинг".

¹⁸ <http://www.vtb-leasing.ru/rus/> - Официальный сайт компании "ВТБ-Лизинг".

¹⁹ http://www.rosagroleasing.ru/index_alternate.php - Официальный сайт компании "РосагроЛизинг".

²⁰ http://www.vbleasing.ru/vr1_ru/ - Официальный сайт компании "ФБ Лизинг".

²¹ <http://www.man-finance.ru/ru/index.htm> - Официальный сайт компании "МАН Финанс".

²² <http://www.scania.ru/> - Официальный сайт компании "Скания Лизинг".

¹² Lauritano M. Cit. op.

¹³ Там же.

Механизмы управления при кризисе. Риски - это ключевой ограничитель лизингового бизнеса в период кризиса и выхода из него. При работе с рисками необходимо выделять три главных подхода: понимание бизнеса и отрасли заемщика, понимание рынка и специфики того имущества, под которое предоставляется финансирование, и собственно бизнес-процессы лизинговой компании, нацеленные на предотвращение неплатежей и защиту интересов лизингодателя²³. Важнейший антикризисный принцип: прибыль финансовой организации должна фиксироваться независимо от того, будет ли клиент исполнять свои обязательства. Можно выделить несколько основных способов, позволяющих снижать риски финансирования,

которым до сих пор уделялось недостаточно внимания: 1) гарантии региональных фондов поддержки малого бизнеса (обычно до 50% суммы сделки, вместе с авансом 30% это закрывает риски сделки уже на 80%); 2) гарантия обратного выкупа со стороны поставщика (закрывает риски при достаточной кредитоспособности самого поставщика); 3) поручительства юридических и физических лиц; 4) залог имущества. Таким образом, если лизингодатель настраивает свои бизнес-процессы на эффективную работу в случае неплатежей клиента, он может обеспечить себе прибыль и в этой ситуации. В условиях кризиса и послекризисный период такой подход позволяет продолжать работу и даже наращивать свой бизнес-портфель.

Поступила в редакцию 08.07.2009 г.

²³ <http://www.klerk.ru/> - Экономико-информационный портал.