

DOI: 10.14451/1.222.576

Лизинг как инструмент роста бизнеса компаний

© 2023 **Сидляр Алексей Сергеевич**

Аспирант кафедры менеджмента и маркетинга. Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации
Директор по продуктам АО «Сбербанк Лизинг», Россия, г. Москва.
E-mail: mr_sid@mail.ru

Ключевые слова: лизинг, финансовый лизинг, эффективность лизинга, рост бизнеса, транспортная отрасль.

В рамках своей предпринимательской деятельности компании из различных отраслей экономики рассматривают увеличение основных средств как один из ключевых факторов роста бизнеса и его финансовых показателей. Для подавляющего большинства компаний приобретение новых основных средств за счет накопленной прибыли не представляется возможным, и в качестве инструмента увеличения основных средств используется лизинг или кредит. В статье рассмотрена целесообразность использования лизинговых механизмов наращивания основных средств и влияние лизинговых механизмов на рост бизнеса и финансовые показатели компаний ряда ключевых отраслей экономики России. Выявлен опережающий относительно иных компаний отрасли рост бизнеса у компаний, использующих лизинг как инструмент приобретения основных средств.

Одной из ключевых управленческих задач руководителей компаний любого масштаба является задача роста бизнеса и увеличения его прибыли. Одним из элементов решения данной задачи для ряда отраслей является постоянное расширение основных фондов. Финансовыми инструментами приобретения основных средств, как правило, являются лизинг или кредит, реже накопленные компаниями денежные средства.

Положительное влияние использования кредитных средств на рост бизнеса компаний исследовано на примере различных стран и сегментов бизнеса. Наиболее часто отмечается высокая эффективность использования кредитных средств компаниями малого и среднего бизнеса.

В отдельных научных работах [1] обосновывается связь эффективного кредитования компаний с ростом их бизнеса и, как следствие, с ростом ВВП целых стран и объединений стран.

Вместе с тем, оценка влияния лизинга на рост бизнеса компании, а также его ключевых финансовых показателей в достаточной мере не нашла своего отражения в работах российских и зарубежных ученых. Во многом это связано с частым рассмотрением лизинга как одного из видов кредитования в то время как лизинг является самостоятельным видом финансирования основных средств с целым набором важных преимуществ перед кредитом, основные из которых:

- лучшая обеспеченность финансирования в рамках лизинга за счет титула собственности у кредитора-лизингодателя и как следствие более лояльными требованиями к заемщику-лизингополучателю как в части объема финансирования, так и условий этого финансирования;
- возможности приобретения основных средств по меньшей, относительно иных способов покупки, стоимости за счет государственных программ поддержки лизинговой отрасли, а также совместных программ лизинговых компаний с производителями, дистрибьютерами и продавцами финансируемых объектов лизинга;
- характерные для лизинга кросс-продукты, позволяющие решать возникающие управленческие задачи по эффективному использованию приобретенного имущества: страхование имущества, его контроль, обслуживание, продажа по окончании договора.

Для выявления зависимости влияния использования механизма лизинга на рост бизнеса компаний автором был проведен анализ данных ФедРесурса [2] за 2022 год и определены наиболее встречающиеся на лизинговом рынке отрасли работы компаний, а также частота использования лизинга в этих отраслях. Из перечня топ-5 отраслей, приведенных в таблице 1, три отрасли характеризуются наибольшим количеством организаций, использующих лизинг – транспортная отрасль, сельское хозяйство и строительство. Для этих отраслей для анализа были отобраны подотрасли со значимым количеством зарегистрированных компаний с одной стороны и высокой относительно отрасли долей использования лизинга с другой.

В качестве временных периодов для анализа взяты три последних доступных на дату написания статьи с точки зрения полноты финансовой отчетности компаний в информационной системе СПАРК [6] периода с 2018 по 2019 год, с 2019 по 2020 год и с 2020 по 2021 год. В качестве анализируемого финансового показателя выбран ключевой показатель масштаба бизнеса

компании – выручка.

Транспортная отрасль (ОКВЭД 49.4) традиционно является активным покупателем грузовых автомобилей, которые и являются источником формирования выручки и прибыли компаний. Упрощенно логику транспортного бизнеса можно описать как решение логистической задачи других отраслей. К доходной части бизнеса относится получение платы за выполненные заказы, к расходной – затраты на персонал, стоимость заемных средств на транспорт, расходы на обслуживание, страхование транспорта и прочие операционные затраты.

Все зарегистрированные компании с основным ОКВЭД 49.4 были разделены по общероссийской классификации на микропредприятия с выручкой от 0 до 120 млн руб. в год, малые предприятия с выручкой от 120 млн руб. до 800 млн руб. в год, средние предприятия с выручкой от 800 млн руб. до 2 млрд. руб. в год и крупные предприятия с выручкой от 800 млн руб. в год. Оценка влияния лизинга учитывалась только в тех случаях, где предметом лизинга по данным ФедРесурса [2] выступал грузовой автомобиль как профильный предмет лизинга для данной отрасли.

Первым результатом проведенного анализа стал факт ограниченной возможности у компаний микро- и малого бизнеса приобрести грузовую технику за счет накопленных средств. Среднее медианное значение показателя «Денежные средства и денежные эквиваленты» трех рассматриваемых периодов для микрокомпаний составило 0,81 млн руб. Для малых компаний значение было заметно выше и составило по результатам анализа 6,58 млн руб.

В то же самое время средняя цена грузового автомобиля находилась в диапазоне: 4,0–10,2 млн руб. (табл. 2).

Таблица 1. Топ-5 отраслей российской экономики, организации которых используют лизинг. Составлено автором.

Порядковый номер	Отрасль	Доля клиентов на рынке лизинга	Доля использования лизинга в отрасли
1	Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств	28%	4%
2	Транспортировка и хранение	17%	13%
3	Строительство	17%	6%
4	Обрабатывающее производство	13%	6%
5	Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство	8%	16%

Таблица 2. Средняя цена грузового автомобиля, 2018–2020 гг. Составлено по [4; 5].

Год	Средняя цена грузового автомобиля, млн руб.	
	Европейские бренды	Китайские и российские бренды
2018	6,7	4
2019	8,5	4,0–5,0
2022	10,2	4,5–6,0

Таким образом, во всех трех анализируемых периодах цена одного типового грузового автомобиля как европейского, так и более дешевого российского или китайского производства была существенно выше среднего медианного значения накопленных микрокомпаниями денежных средств и сопоставима с денежными средствами малых компаний.

Для оценки влияния факта использования лизинга на рост выручки все компании из рассматриваемых групп отдельно микро, малого, среднего и крупного бизнеса были разделены на 2 подгруппы: тех, кто по данным ФедРесурса [2] использовал механизм лизинга в первом году

рассматриваемого периода для приобретения грузового транспорта, и остальные компании. Например, за анализируемый период 2018–2019 годов клиенты, взявшие в лизинг грузовой транспорт в 2018 году, попадали в 1 подгруппу (с лизингом), а клиенты, не бравшие лизинг вообще или бравшие лизинг в 2018 году не на грузовые автомобили или бравшие в лизинг какой-то предмет лизинга в 2019 году, попадали во 2 подгруппу (остальные). По каждой из подгрупп анализировался показатель медианной выручки по окончании первого и второго года в рассматриваемом периоде, далее сравнивалась доля компаний с ростом выручки по каждой из подгрупп. Для оценки влияния непосредственно лизинга на рост выручки компаний из рассмотренной выборки, медиана прироста выручки группы с лизингом пропорционально уменьшалась на медиану роста выручки группы без лизинга, которая, вероятно, в том числе связана с общим экономическим ростом отрасли. Итоговый полученный результат соотносился с количеством приобретенного транспорта. Результаты проведенного анализа приведены в таблицах 3–5.

Таблица 3. Медианные значение отдельных показателей выручки организаций транспортной отрасли, 2018–2019 гг. Рассчитано автором.

	Доля компаний с ростом выручки	Медиана выручки 2018, тыс. руб.	Медиана выручки 2019, тыс. руб.	Медиана прироста выручки, тыс. руб.	Разница темпа роста выручки	Среднее количество ТС в лизинг	Медиана прироста выручки на 1 ТС в лизинге (4)*(1-(5) остальные)/(6), тыс. руб.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Микрокомпании							
Всего	58%	7 992	16 558	8 556			
С лизингом	70%	30 016	47 947	17 931	100%	1	10 109
Остальные	58%	7 230	15 053	7 823	44%		
Малые компании							
Всего	53%	208 028	288 143	80 115			
С лизингом	62%	235 405	322 302	86 898	100%	4	2 738
Остальные	49%	196 485	272 431	75 946	87%		
Средние компании							
Всего	61%	1 205 048	1 491 179	286 132			
С лизингом	70%	1 222 603	1 499 093	276 490	100%	18	-5 315
Остальные	54%	1 096 671	1 468 836	372 165	135%		
Крупные компании							
Всего	61%	3 231 492	4 470 368	1 238 876			
С лизингом	52%	2 978 128	3 469 064	490 936	100%	58	-8 458
Остальные	69%	3 519 987	4 501 473	981 486	200%		

Таблица 4. Медианные значение отдельных показателей выручки организаций транспортной отрасли, 2019–2020 гг. Рассчитано автором.

	Доля компаний с ростом выручки	Медиана выручки 2020, тыс. руб.	Медиана выручки 2021, тыс. руб.	Медиана прироста выручки, тыс. руб.	Разница темпа роста выручки	Среднее количество ТС в лизинг	Медиана прироста выручки на 1 ТС в лизинге (4)*(1-(5) остальные)/(6), тыс. руб.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Микрокомпании							
Всего	53%	7 650	15 585	7 935			
С лизингом	65%	26 751	44 815	18 064	100%	1	10 868
Остальные	52%	6 768	13 964	7 196	40%		
Малые компании							

Продолжение на следующей странице

Таблица 4. Медианные значение отдельных показателей выручки организаций транспортной отрасли, 2019–2020 гг. Рассчитано автором. (Продолжение таблицы)

Всего	48%	210 897	278 897	67 827			
С лизингом	56%	225 069	312 481	87 413	100%	3	8 827
Остальные	45%	202 894	263 827	60 933	70%		
Средние компании							
Всего	49%	1 057 867	1 483 133	425 266			
С лизингом	51%	1 028 640	1 341 423	312 783	100%	8.5	-19 896
Остальные	47%	1 080 100	1 561 998	481 898	154%		
Крупные компании							
Всего	49%	2 855 633	3 674 680	819 047			
С лизингом	56%	2 529 377	2 750 975	221 599	100%	28	-21 636
Остальные	44%	3 049 580	3 876 976	827 396	373%		

Таблица 5. Медианные значение отдельных показателей выручки организаций транспортной отрасли, 2020–2021 гг. Рассчитано автором.

	Доля компаний с ростом выручки	Медиана выручки 2020, тыс. руб.	Медиана выручки 2021, тыс. руб.	Медиана прироста выручки, тыс. руб.	Разница темпа роста выручки	Среднее количество ТС в лизинг	Медиана прироста выручки на 1 ТС в лизинге (4)*(1-(5) остальные)/(6), тыс. руб.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Микрокомпании							
Всего	65%	9 434	18 852	9 418			
С лизингом	79%	29 693	53 219	23 526	100%	1	14 872
Остальные	64%	8 228	16 882	8 654	37%		
Малые компании							
Всего	67%	203 050	294 177	91 127			
С лизингом	63%	209 815	308 152	98 337	100%	3.5	5 884
Остальные	76%	202 055	279 798	77 743	79%		
Средние компании							
Всего	72%	1 133 172	1 524 816	391 644			
С лизингом	79%	1 210 906	1 644 317	433 411	100%	12	1 021
Остальные	67%	1 044 424	1 465 587	421 163	97%		
Крупные компании							
Всего	71%	3 246 920	4 350 822	1 103 902			
С лизингом	76%	2 964 957	4 215 312	1 250 355	100%	12	25 162
Остальные	68%	3 402 412	4 350 822	948 410	76%		

Анализ полученных результатов для микро- и малых предприятий позволил сделать следующие выводы. Рост выручки в группе с лизингом наблюдается в 1,23 раза чаще, чем в другой группе. Среднее значение за 3 рассмотренных периода составило 71% для микрокомпаний и 64% для малых компаний. Отличное от близкого к 100% значение обусловлено невозможностью отделить использование лизинга на цели финансирования дополнительно к существующему парку транспорта от цели замещения и обновления парка. Во втором случае, исходя из модели бизнеса анализируемой отрасли, рост выручки, вероятно, не происходит.

Прирост выручки в пересчете на одно транспортное средство составил для микробизнеса 11.9 млн руб. и для малого бизнеса 5.8 млн руб. При этом лизинговый платеж с учетом роста стоимости транспорта на протяжении рассматриваемых периодов и в зависимости от страны производства и марки автомобиля для структуры сделки с 0% авансом и сроком на 5 лет составлял значение в диапазоне 1,5–3,4 млн руб. в год. Затраты на обслуживание лизинга в среднем в 1,7–8 раза ниже, чем выявленный прирост выручки за счет использования лизинга как механизма наращивания парка транспорта, что свидетельствует о высоком потенциале использования лизинга как инструмента роста бизнеса в транспортной отрасли.

Для компаний среднего и крупного бизнеса зависимость роста выручки от использования лизинга не выявлена. Это объясняется значимым масштабом бизнеса и сложностью роста путем простого увеличения основных фондов, а также как правило высокой эффективностью процессов в том числе с точки зрения выбора финансирования – кредита, лизинга, собственных средств.

В целом, проведенный сравнительный анализ таких показателей как (табл. 3–5): доля компаний с ростом выручки, доля компаний с ростом выручки (с лизингом), количество транспортных средств в лизинге, медиана прироста выручки на 1 транспортное средство (табл. 6), позволил

сделать следующие выводы.

1. Наименьшая доля предприятий с ростом выручки в рассматриваемые периоды наблюдалась в сегменте «малые компании», за исключением периода 2020–2021 гг., когда доля микрокомпаний на 2 процентных пункта оказалась меньше. Доля компаний с ростом выручки и с лизингом для всех сегментов и для всех рассматриваемых трех периодов оказалась, как правило, выше, чем доля компаний без лизинга, за исключением: а) 2018–2019 гг. в сегменте «крупные компании» и б) 2020–2021 гг. в сегменте «малые компании», когда доля успешных по этому показателю организаций оказалась меньше.
2. Количество организаций с ростом выручки, которые брали лизинг, в сегменте «малые компании» в рассматриваемые три периода было:
 - меньше, чем в сегменте «микрокомпаний» в период 2018–2021 гг.,
 - меньше, чем в сегменте «средние компании», за исключением 2019–2020 гг.;
 - меньше, чем в сегменте «крупные предприятия» за исключением 2018–2019 гг.
3. Среднее количество транспортных средств, которые брались в лизинг, уменьшалось в рассматриваемом периоде по малым, средним и особенно крупным компаниям. При этом средние компании после снижения показателя «количество транспортных средств, взятых в лизинг» более чем в два раза в 2019–2020 гг., в 2020–2021 гг. смогли увеличить количество взятых в лизинг транспортных средств.
4. С позиций оценки медианы прироста выручки на 1 транспортное средство, максимальная стабильность наблюдалась в сегменте «микрокомпаний». В сегменте «малые компании» изменение показателя было неравномерным. По средним и крупным компаниям наблюдалось снижение этого показателя в 2018–2019 гг. и в 2019–2020 гг., а в 2020–2021 гг. этот показатель существенно вырос, что определяет необходимость подробного изучения факторов, которые опре-

Таблица 6. Оценка влияния лизинга на рост выручки организаций транспортной отрасли, 2018–2021 гг.
Составлено по: Таблицы 3–5.

Сегмент рынка	Доля компаний с ростом выручки, %	в том числе		Среднее количество транспортных средств в лизинге, ед.	Медиана прироста выручки на 1 ТС в лизинге, тыс. руб.
		с лизингом, %	остальные, %		
Микрокомпании					
2018–2019	58	70	58	1	10 109
2019–2020	53	65	52	1	10 868
2020–2021	65	79	64	1	14 872
Малые компании					
2018–2019	53	62	49	4	2 738
2019–2020	48	56	45	4	8 827
2020–2021	67	63	76	3,5	5 884
Средние компании					
2018–2019	61	70	54	18	–5 315
2019–2020	49	51	47	8,5	–19 896
2020–2021	72	79	67	12	1 021
Крупные компании					
2018–2019	61	52	69	58	–8 458
2019–2020	49	56	44	28	–21 636
2020–2021	71	76	68	12	25 162

делили его положительную тенденцию.

5. В целом необходимо отметить, что организации малого бизнеса, которые взяли транспортные средства в лизинг, показывают наиболее волатильные результаты по всем основным показателям (табл. 3–5), что определяет необходимость анализа и разработки механизмов взаимодействия лизинговых компаний и компаний этого сегмента для повышения эффективности использования транспортных средств, взятых в лизинг. Отметим, что повышение эффективности лизинга актуально для средних и крупных компаний, но в силу особенностей как корпоративного менеджмента, так и размеров парка автотранспорта, непосредственное взаимодействие лизинговых компаний и организациями этих сегментов должно носить принципиально иной характер, чем с микро- и малыми компаниями.

Схожие результаты были получены нами и при

анализе организаций других рассматриваемых отраслей – сельское хозяйство и строительство. Для отраслей строительства и сельского хозяйства компании сегментов «микрокомпании» и «малые компании» из подгруппы с использованием лизинга показали прирост выручки в 1,18 раз чаще, чем из другой подгруппы. Для организаций указанных сегментов сельскохозяйственной отрасли рост выручки наблюдался у 69% компаний, использовавших лизинг, для строительной отрасли, которая стала самой значимой по количеству проанализированных микро- и малых компаний, – у 57% компаний.

Изложенные в статье алгоритм и результаты анализа выручки компаний с учетом лизинга в качестве инструмента финансирования профильной для деятельности техники свидетельствует об эффективности современных лизинговых технологий в качестве механизма решения базовой управленческой задачи – задачи регулярного роста бизнеса. Вместе с этим сегодня лизинг

говые продукты дают дополнительный набор возможностей для компаний в оптимизации их регулярной управленческой деятельности, таких как: управление парком, включая его техническое плановое и экстренное обслуживание, контроль расходов на топливо и отслеживание перемещений водителей, сохранность и защита имущества, включая полный комплекс страховых продуктов. Постепенный переход лизинговых продуктов в цифровую среду, их упрощение и портретизация под особые запросы различных отраслей обеспечивают схожий с получением кредита, а в ряде случаев и лучший относительно кредита клиентский опыт.

Таким образом, лизинг имеет огромный и до сих

пор слабо реализованный потенциал для более 6 миллионов компаний в России в качестве инструмента наращивания и обновления основных средств и решения базовых управленческих задач использования этих средств для роста бизнеса. Простота и доступность этого инструмента, а также сформированный крупными государственными и частными компаниями лизинговый рынок будут способствовать скорейшей эффективной реализации этого потенциала при условии совершенствования управленческих механизмов взаимодействия лизинговых компаний и организаций всех секторов экономики и всех сегментов, особенно микро- и малого бизнеса.

Библиографический список

1. Sources of SMEs Financing and Their Impact on Economic Growth across the European Union: Insights from a Panel Data Study Spanning Sixteen Years / L. M. Batrancea [и др.] // Sustainability. — 2022. — Ноябрь. — Т. 14, № 22. — С. 15318. — DOI: [10.3390/su142215318](https://doi.org/10.3390/su142215318).
2. Единый федеральный реестр юридически значимых сведений о фактах деятельности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и иных субъектов экономической деятельности. — URL: <https://fedresurs.ru>.
3. Миркин Я. М. Стимулирование развития малого и среднего бизнеса: макроусловия, международный опыт // Научные труды Вольного экономического общества России. — 2020. — Т. 221, № 1. — С. 98–113. — URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=42358298>.
4. Официальный сайт интернет издания «Грузовой ру». — URL: <https://gruzovoy.ru>.
5. Официальный сайт интернет издания «За рулем Рейс РФ». — URL: <https://reis.zr.ru>.
6. Официальный сайт информационного ресурса СПАРК. — URL: <https://spark-interfax.ru>.
7. Официальный сайт Федеральной налоговой службы. — URL: <https://ofd.nalog.ru>.
8. Смешко О. Г. Влияние кредитования на развитие малого и среднего бизнеса в России // Экономика и управление. — 2017. — 8(142). — С. 15–19. — URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=30469834>.