

УДК 339.187.62

<http://doi.org/10.35854/1998-1627-2024-11-1363-1375>

Динамика российского рынка лизинга в условиях санкций

Александр Станиславович Коршиков

VTB Лизинг (акционерное общество), Москва, Россия,

Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, Москва, Россия, alkorshikov@mail.ru

Аннотация

Цель. Определить степень влияния введенных санкций со стороны стран Запада на лизинговый рынок России.

Задачи. Систематизировать этапы введения санкций против России; рассмотреть рынок лизинга в динамике через призму введения санкций; охарактеризовать изменение ключевых показателей лизингового рынка; сформулировать основные тренды российского рынка лизинга в условиях санкций.

Методология. Автором использованы эмпирические и аналитические методы исследования, рассчитаны статические показатели, помогающие охарактеризовать динамику рынка лизинга. Произведено построение агрегированных таблиц и диаграмм на основе данных рейтингового агентства «Эксперт РА» для демонстрации степени влияния санкций на динамику российского рынка лизинга.

Результаты. Санкции на этапе их введения в 2014 г., как и в 2022 г., имели кратковременный негативный эффект. Затем за счет низкой базы рынок лизинга показывал двузначные темпы прироста. Среднегодовой темп прироста объема нового бизнеса за период нахождения России под санкциями составил 17,42 %, а совокупного лизингового портфеля — 13,60 %.

Выводы. Санкции не оказали существенного влияния на общий объем рынка лизинга. Скорее, произошел обратный эффект вследствие их введения.

Ключевые слова: рынок лизинга, санкции, объем нового бизнеса, сегмент рынка лизинга

Для цитирования: Коршиков А. С. Динамика российского рынка лизинга в условиях санкций // *Экономика и управление*. 2024. Т. 30. № 11. С. 1363–1375. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2024-11-1363-1375>

Dynamics of the Russian leasing market under sanctions

Alexander S. Korshikov

VTB Leasing (JSC), Moscow, Russia,

Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia, alkorshikov@mail.ru

Abstract

Aim. The work aims to assess the impact of sanctions imposed by Western countries on the Russian leasing market.

Objectives. The article systematizes the stages of introducing sanctions against Russia, reviews the leasing market over time through the lens of introducing sanctions, characterizes the change in key indicators of the leasing market, and formulates the main trends of the Russian leasing market under sanctions.

© Коршиков А. С., 2024

Methods. The study employs empirical and analytical methods, including the calculation of statistical indicators reflecting leasing market dynamics. Aggregated tables and diagrams are based on data from the Expert RA rating agency to demonstrate the extent of influence of sanctions on the dynamics of the Russian leasing market.

Results. Being introduced in 2014 and 2022, the sanctions had a short-term negative effect. Then, due to the low base, the leasing market showed double-digit growth rates. The average annual growth rate of new business during the period of sanctions against Russia was 17.42%, and the total leasing portfolio was 13.60%.

Conclusions. The sanctions did not have a significant impact on the total volume of the leasing market. The opposite effect rather occurred due to their introduction.

Keywords: *leasing market, sanctions, new business volume, leasing market segment*

For citation: Korshikov A.S. Dynamics of the Russian leasing market under sanctions. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2024;30(11):1363-1375. (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2024-11-1363-1375>

За последние десять лет развитие отношений между Россией и странами Запада переживало разные этапы. Но не уходило с повестки при обсуждении внешней политики понятие «санкции». Рынок лизинга, как и любой иной, подвержен негативным внешнеполитическим экстерналиям: некоторые действуют сразу, нанося значительный урон моментально, другие — постепенно. С учетом изложенного и цели настоящей статьи необходимо структурировать периоды наиболее активного внедрения санкций, сравнив их с величиной рынка лизинга в конкретный момент, которая выражена в следующем показателе: объем нового бизнеса. Объем нового бизнеса, согласно агентству «Эксперт РА» [1], — это стоимость переданных клиентам предметов лизинга в течение рассматриваемого периода без учета налога на добавленную стоимость (НДС). Данный показатель выбран нами в качестве количественного выражения объема рынка лизинга.

В научной литературе санкции рассматривают под разным углом: с одной стороны, они ограничивают развитие российских отраслей, с другой — предоставляют возможности ее развития, особенно в аспекте импортозамещения. Е. Г. Любовцева пишет о том, что для экономики России в текущих условиях особенно актуальна задача запуска новых производств внутри страны и сокращения уровня зависимости от импорта, что положительно скажется на всех ее показателях [2]. С. В. Казанцев видит в санкциях исключительно негативное проявление, рассматривая четыре происходящих в современном российском обществе процесса, вызванные санкциями и ослабляющие Рос-

сийскую Федерацию (РФ): уменьшение доходов от внешней торговли, «утечку умов», депопуляцию, отток капитала [3].

Выход из кризиса, вызванного санкциями, предлагает О. Б. Иванов, рассуждая о возможности современной адаптации модели «мобилизационной экономики» [4]. В статье отрицается аналогия «мобилизационной экономики» с системой жестко централизованного государственного управления; говорится о том, что сообразно историческому опыту наибольший эффект «мобилизационной экономики» достигался за счет баланса централизации управления по стратегически важным направлениям национальной экономики и внешнеэкономических отношений с одновременным раскрытием и поддержкой местной инициативы в различных сферах хозяйственной деятельности. Сегодня для России это означает активное вовлечение регионального уровня управления в реализацию политики антисанкционного противодействия.

В свою очередь, В. Ф. Ковров утверждает, что экономические санкции, будучи сложным геополитическим и экономическим инструментом, используемым в международных отношениях для достижения ряда целей, приводят к обратному эффекту применительно к результативности ввиду возникновения эмерджентности как системного свойства. Вследствие этого страны, объявляющие санкции, экономически страдают больше, чем страна — объект санкций [5].

В процессе нарастания напряженности между Россией и странами Запада, начиная с середины марта 2014 г., санкции вводили только в отношении физических лиц, поэтому их влияние на экономику было

опосредованным. Затем, в мае 2014 г., 16 российских банков и юридических лиц оказались под санкциями со стороны Канады, к которым впоследствии присоединились и другие страны Запада. Спустя три месяца под санкциями уже были системно значимые банки РФ: Сбербанк, ВТБ, Газпромбанк, Россельхозбанк, а также Внешэкономбанк [6]. На данном этапе ограничения не коснулись дочерних лизинговых компаний.

В дальнейшем санкции против РФ ужесточили и продлевали. К 2018 г. санкционная политика обрела несколько тенденций [7]. Санкции против РФ стали вводить по различным сценариям. Например, США вводили новые санкции активнее, а Европейский союз (ЕС) поэтапно выполнял принятые ранее решения по «украинскому пакету», тем самым утяжеляя санкционное давление. Российское правительство было вынуждено внедрять комплекс адаптационных мер для приспособления к санкциям, чтобы иностранные компании могли оставаться работать на отечественном рынке, создавая новые механизмы для международных экономических связей.

В результате санкционного 2018 г. произошло ослабление рубля и российского фондового рынка, многие компании были внесены в «черный список» Минфина США. В августе следующего 2019 г. вступил в силу «второй» пакет санкций США против РФ из-за «дела Скрипалей». Но эти санкции оказались номинальными вопреки жесткой риторике.

Пандемия 2020–2021 гг. (COVID-19) отвлекла европейско-американское сообщество от введения очередных ограничений в отношении России: нужно было концентрироваться на необходимости защиты собственного населения. Однако влияние COVID-19, спад мировой экономики и цен на нефть оказали гораздо большее воздействие на российскую экономику, чем санкционные меры, принятые зарубежными странами. Так, валовой внутренний продукт (ВВП) России по итогам 2019 г. составил более 109,4 трлн руб., в то время как 2020 г. показал снижение на 3,1 % и составил 106,6 трлн руб. в номинальном выражении [8].

С февраля 2022 г. «недружественные» страны начинают вводить беспрецедентные по объему санкции в отношении РФ, направленные на поставки товаров, технологий и оборудования; финансовую, энерге-

тическую и транспортную отрасли; визовую политику. Несколько крупных российских банков отключены от системы международных банковских платежей SWIFT; деятельность платежных систем MasterCard и Visa приостановлена на территории РФ; активы Центрального банка (ЦБ) РФ, размещенные за рубежом, заморожены. Это лишило Россию возможности проведения международных расчетов с нерезидентами, а также затронуло активы российских банков и компаний; многие иностранные компании покинули Россию, инвестиции приостановлены, а поставки значительного количества видов продукции, в том числе оборудования, прекращены [9].

2023 г. ознаменован усилением санкционного ограничения по сценарию 2014–2016 гг. В итоге к 2024 г. в SDN-листе оказались 27 российских банков, которые имеют дочернюю лизинговую компанию либо подразделение в банке, занимающееся лизинговым финансированием.

В результате проведенного исследования И. И. Нуртдиновым и О. А. Шипшовой установлено, что геополитический кризис 2022 г., оказавший негативное воздействие на лизинговый бизнес, повлек за собой снижение объемов рынка лизинга в России более чем на 15 %. В статье этих авторов сделан акцент на том, что в новых условиях лизинговым компаниям необходимо ввести эффективное управление, основанное на риск-менеджменте, усилить диверсификацию деятельности за счет использования новых рыночных сегментов и предметов лизинга, а государству — обеспечить специализированным лизинговым компаниям законодательную, инфраструктурную и финансовую поддержку [6].

Наиболее пострадавшим сегментом рынка лизинга можно признать лизинг воздушных судов. После февраля 2022 г. произошел форс-мажор для авиаотрасли России, европейские государства осуществили запрет поставок воздушных судов европейского производства в Россию в качестве применяемых санкций [13].

В исследовании выдвигается следующая гипотеза: санкции имеют обратный эффект применительно к рынку лизинга. В качестве проверки гипотезы будут рассчитаны темпы прироста объема нового бизнеса, то есть стоимость переданных лизингополучателям предметов лизинга в течение года (в рублях без НДС), и совокупного лизингового



Рис. 1. Динамика объема нового бизнеса в 2013–2023 гг., млрд руб.

Fig. 1. Dynamics of new business volume in 2013–2023, RUB billion

Источник: составлено автором на основе данных «Эксперт РА» [1].

портфеля, то есть объем лизинговых платежей к получению, а также иных ключевых показателей для отрасли.

Динамика объема нового бизнеса по годам продемонстрирована на рисунке 1. Как показано на рисунке 1, объем нового бизнеса за 2014 г. снизился на 13 % относительно предыдущего года. Причиной падения стали несколько факторов. Введенные странами Запада санкции сделали менее доступным заемный капитал и увеличили его стоимость, ЦБ РФ повысил ключевую ставку, начался устойчивый рост проблемной задолженности. В частности, доля проблемных активов за год возросла на 4 % и достигла 10 % в совокупном лизинговом портфеле. Макроэкономические проблемы, с которыми столкнулся российский лизинг, привели к снижению рынка железнодорожного лизинга на 40,2 %, а лизинга авиационных судов — на 44,3 % по сравнению с 2013 г.

За 2014 г. произошло сокращение объема российского лизинга: он составил 3,2 трлн руб., показав наименьший темп прироста с кризиса 2008 г., около 10 %. Договоры лизинга, платежи по которым осуществлялись в иностранной валюте, преимущественно в долларах США, находились в портфеле у 10 % лизингодателей [14]. После кризиса 2008 г. прослеживается тренд на снижение объемов сделок в валюте, к займам в валюте отношение стало более настороженным.

Далее объем нового бизнеса лизинговой отрасли за 2015 г. сократился более чем на 20 %, составив 545 млрд руб. Предприятия отказывались обновлять основные фонды в кризисных условиях. В результате инвестиции в основной капитал сократились на

8,4 % по сравнению с 2014 г. Не дали рынку «просесть» еще больше масштабные сделки с авиасудами, а также субсидирование автолизинга. Благодаря государственной поддержке сегмента автолизинга, он увеличился на 18 %, одновременно выступая крупнейшим сегментом рынка с долей 37 %.

Несмотря на то, что ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» признано банкротом в 2015 г. и не смогло выполнять обязательства по оплате лизинговых платежей, авиализинг практически достиг рекордного объема нового бизнеса. Парк воздушных судов «Трансаэро» насчитывал более 100 ед., большинство из которых взято в лизинг у крупнейших отечественных лизинговых компаний. В данном кейсе сработало одно из преимуществ лизинга: принятие риска не только на кредитное качество, как, например, в кредите, но и принятие риска на актив, в данном случае на воздушное судно. Парк изъят и реализован другим авиаперевозчиком, в том числе ПАО «Аэрофлот». Сегмент поддержало и постановление Правительства РФ от 14 марта 2015 г. № 225 («антикризисный план»). Около 94 % нового бизнеса в авиасегменте пришлось на сделки четырех крупнейших лизинговых компаний рынка.

К концу 2016 г. российская экономика оправилась от ряда санкций, введенных в 2014–2015 гг., кризиса 2014 г. и его последствий. Так, в 2016 г. объем лизингового бизнеса достиг 742 млрд руб., что демонстрирует увеличение на 36 %. Основным драйвером рынка снова выступил автолизинг. Рост объемов лизинга высокотехнологичного оборудования связан с принятой

Фондом развития промышленности (ФРП) программой по поддержке производственных предприятий.

Положительным фактором стабилизации рынка лизинга стало как возросшее количество региональных сделок, так и увеличение их количества в крупных сегментах лизинга: железнодорожном, водном и лизинге авиатранспорта. Как указано выше, значимое влияние на рост розничного сегмента оказал автолизинг, с долей на рынке в размере 35 %. Катализатором роста объемов в сегменте лизинга автотранспорта послужила государственная программа льготного автолизинга: за счет использования средств государственной программы в 2015–2016 гг. более 63 тыс. единиц автотранспорта поступили в автолизинг. Если бы государственные субсидии не были реализованы или были бы реализованы в неполном объеме, то рост продаж автотранспорта возрос бы с 5 до 8 %, а не до 10 %.

За 2016 г. объем финансирования сделок увеличился на 25 %. Таких показателей темпа роста российский лизинг не видел с 2013 г. Снижение ключевой ставки ЦБ РФ и, как следствие, снижение процентной ставки способствовали увеличению доли кредитов, выданных лизингодателям, до 60 % от общего объема средств, что на 8 % больше по сравнению с показателем 2015 г. Тенденцией 2016 г. стало более редкое использование крупными лизинговыми компаниями облигационных займов: их доля снизилась с 14 до 3 % за год. Вексельное кредитование в финансировании лизинговых сделок в 2016 г. возросло с 2 до 6 %, что обусловлено расширением доли вексельных программ от государства.

Отголоски санкций практически не оказали влияния на объем лизингового бизнеса в 2017 г.: динамика его роста продолжена, достигнув максимума, что в цифровом эквиваленте составило 1,1 трлн руб. Таким образом, показатели 2016 г. превышены на 48 %. Впервые с 2011 г. зафиксирован рост объемов в железнодорожном сегменте лизинга. Автолизинг также продолжил рост. Государственное субсидирование в лизинг грузового транспорта и реализация механизма отложенного спроса способствовали увеличению количества лизинговых сделок, оказали положительное влияние на рост сегмента малого и среднего бизнеса, который повысился на 52 % по итогам 2017 г. Доля сделок оперативного лизинга в авиацион-

ном сегменте достигла 21 %, что тоже отразилось на общих объемах лизингового бизнеса 2017 г.

На рост объемов рынка лизинга также повлияло снижение ключевой ставки, начавшееся еще с 2016 г. Это способствовало снижению ставки привлечения ликвидности для лизингодателя как финансирующей организации, а также уменьшению лизинговых платежей для лизингополучателей, поскольку большинство договоров заключены в плавающей ставке в привязке к ключевой ставке ЦБ РФ.

Основные показатели роста в 2017 г. продемонстрировали автолизинг, объемы которого возросли на 43 %, и лизинг железнодорожной техники, доля которого в объеме нового бизнеса возросла до 21 %. Такие цифры прироста стали результатом государственных программ: в железнодорожном сегменте произошла массовая утилизация вагонов с заверренным сроком полезного использования, что привело к дефициту единиц железнодорожной техники и, как следствие, увеличению спроса на новые вагоны. В сегменте автолизинга показатели возросли благодаря принятой государственной программе по субсидированию лизинга грузового транспорта.

Лизинговый рынок продолжил рост ввиду непрекращающихся мер государственной поддержки: в соответствии с постановлением Правительства РФ от 3 мая 2017 г. № 518 предусмотрено субсидирование из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых компаний, если такие компании предоставляют лизингополучателю скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга строительно-дорожной, коммунальной техники, заключенным в 2017 г. Тем самым происходит стимулирование и лизингодателей, и лизингополучателей, в итоге рынок растет.

В 2018 г. достигнут очередной рекорд по объему нового бизнеса: 1,31 трлн руб., увеличение на 20 % относительно 2017 г. С учетом увеличения объема нового бизнеса на 50 % ключевым драйвером лизингового рынка стал железнодорожный сегмент, а доля сегмента лизинга подвижного состава составила уже четвертую часть рынка, ранее занимая пятую часть. При стабилизации экономики доля малого и среднего бизнеса снижается. Так, в 2018 г. доля крупного бизнеса превысила 50 % впервые с 2014 г.

В 2018 г. происходит бурное развитие каршеринга, наблюдается расширение таксопарков: данный факт позитивно отразился на тенденции роста объемов данного сегмента (автолизинг возрос на 19 %). Парк каршеринга за 2018 г. возрос более чем в пять раз, превысив 15 тыс. автомобилей, 90 % данного парка взято в аренду/лизинг.

2019 г. можно назвать последним спокойным годом как для рынка в целом, так и для рынка лизинга, поскольку в дальнейшем рынок столкнулся с ограничениями, вызванными пандемией коронавирусной инфекции и беспрецедентными санкциями со стороны недружественных стран. По итогам 2019 г. объем нового бизнеса на российском рынке лизинга возрос на 15 %, составив 1,5 трлн руб. Третий квартал 2019 г. относительно слаб в связи с отсутствием крупных сделок в сегменте морских судов, но по итогам года рынку удалось показать рост ввиду крупных сделок государственных компаний. В результате около половины объема нового бизнеса в четвертом квартале сформировали пять крупнейших лизинговых компаний.

Увеличение количества крупных сделок положительно отразилось на общей сумме лизинговых договоров, которая ранее показывала негативные темпы роста с января по сентябрь, но к концу 2019 г. возросла на 11 %. Общий объем лизингового портфеля на начало 2020 г. равен 4,9 трлн руб., с увеличением на 14 % за последний год по сравнению с 25 % в предыдущем году. Суммарная доля трех крупнейших лизинговых компаний снизилась на 7 % по сравнению с предыдущим годом и составила 36 % от объема в целом нового бизнеса.

В первом полугодии 2020 г. российский рынок лизинга сократился на 22 %, а в Европе объем нового бизнеса «упал» на 32 % из-за строгих ограничений [15]. Однако во втором полугодии наблюдается улучшение ситуации на российском рынке, и в итоге за 2020 г. объем нового бизнеса в РФ сократился лишь на 6 %. Различные корпоративные сегменты лизинга продемонстрировали разные темпы развития. Так, сегмент железнодорожного и авиализинга имел отрицательную динамику (их объемы сократились на 36 %). Между тем объемы розничного сегмента увеличились на 9 % по сравнению с предыдущим годом.

Наибольшую отрицательную динамику показал сегмент лизинга недвижимости. Разовая крупная сделка, датированная

2019 г., установила высокую базу, достичь которой лизингу недвижимости в 2020 г. не удалось. Это привело к падению показателя на 87 %.

Тенденция снижения количества заключенных договоров крупнейшими государственными компаниями в сфере лизинга железнодорожной и авиационной техники, начавшаяся с середины 2019 г., продолжилась и в 2020 г. Резкое падение спроса на авиа и железнодорожные перевозки вследствие карантинных ограничений снизили объемы нового бизнеса в данных сегментах на четверть. На треть сократился объем нового бизнеса в сегменте морских судов.

Несмотря на непростую экономическую ситуацию, объем лизинга за 2020 г. возрос на 6,5 % и составил 5,2 трлн руб. Экономический спад, ставший следствием пандемии и падения курса рубля, привел к реструктуризации условий как в договорах лизинга, так и в условиях валютных сделок, что проявляется в значительном увеличении размера портфеля лизинга. Доля проблемных активов в объеме лизинговых сделок в 2020 г. возросла на 70 % по сравнению с 2019 г. и составила 20 %.

Режим самоизоляции, введенный во втором квартале 2020 г., и формат удаленной работы обусловили расширение в сегменте телекоммуникаций: в абсолютном выражении увеличение достигло 57 %. Рост интереса к данному типу оборудования также вызван возрастающей потребностью в хранении больших объемов данных. Карантинные ограничения, сократившие количество личных встреч и затруднившие перемещения не только в пределах страны, но и в черте отдельного города, способствовали значительному количественному увеличению сделок с применением электронного документооборота (ЭДО). Количество лизинговых компаний, внедривших цифровизацию и ЭДО в свою деятельность, в 2020 г. возросло на 19 % по сравнению с предыдущим 2019 г. и достигло 23 %. Несмотря на ослабления карантинных мер, цифровизация и автоматизация в сфере лизинга продолжают оставаться важным конкурентным преимуществом ведения бизнеса.

Практически оправившись от последствий пандемии 2020 г., по итогам 2021 г. лизинговый рынок возрос на 62 %, объем нового бизнеса составил 2,3 трлн руб. Основные объемы показаны в последних месяцах года, так как специфика крупнейших проек-

тов заключается в необходимости тратить много времени на их подготовку и проработку. Соответственно, подписание контрактов, работа над которыми осуществляется в течение года, происходит в конце года. К концу года всегда необходимо улучшать результаты, продемонстрированные за год, ликвидировать кассовые разрывы и т. д. Так, объем лизинга в последнем квартале 2021 г. увеличился на 80 % по сравнению с аналогичным периодом 2020 г. Доля в общем объеме нового бизнеса за 2021 г. составила 34 %, что показало рост на три процентных пункта по сравнению с 2020 г.

Среди ключевых особенностей 2021 г. можно указать эффект высокого отложенного спроса, благодаря которому удалось нарастить объемы сразу после отмены связанных с пандемией COVID-19 ограничений; низкую процентную ставку, инфляционные ожидания лизингополучателей, которые предполагают рост цены на активы. В 2021 г. реализованы национальные проекты «Жилье и городская среда», «Безопасные и качественные автомобильные дороги», программы реновации жилья. Рост сегмента строительной техники обусловлен реализацией описанных выше крупных инфраструктурных проектов. В частности, увеличение объема нового бизнеса составило 91 % по отношению к предыдущему году.

В условиях смягчений ограничений и остальные сегменты показывали положительную динамику. Так, лизинг железнодорожной техники и воздушных судов также показал двузначный рост к концу 2021 г. ввиду увеличения грузоперевозок по железной дороге и роста пассажиропотока в авиaperевозках. При этом за указанный год авиационный лизинг смог восстановить свои объемы уровня 2018 г.

За 2021 г. объем бизнеса достиг отметки в 6,5 трлн руб. (рост на 25 % за год) вследствие удорожания предметов лизинга и заключения множества новых договоров. По итогам 2021 г. на рынке впервые в топ-3 лизинговых компаний поднялась Группа компаний «Газпромбанк Лизинг», объем которой увеличился в 2,3 раза.

2022 г. после позитивного 2021 г. существенно «ударил» по рынку лизинга, особенно в первом полугодии. Лизинговая отрасль находится в состоянии «идеального шторма»: санкции, финансовые проблемы, нехватка лизинговых предметов и их значительное увеличение в цене. Традиционные

рыночные лидеры лизинга сталкиваются со стагнацией, а привычные логистические цепочки разрушены. В такой ситуации лизингодателям не остается ничего, кроме активного поиска новых сегментов, цепочек поставок и освоивания работы в условиях структурной трансформации экономики в целом. Объем нового бизнеса за 2022 г. снизился на 13 %.

Стоит сделать акцент на первом полугодии 2022 г., как на периоде максимально негативного воздействия в связи с обрушением на экономику беспрецедентных санкций со стороны «недружественных» стран. В первом полугодии 2022 г. наблюдался дефицит предметов лизинга, что привело к их удорожанию и увеличению количества сделок с бывшим в употреблении оборудованием. Лизингополучатели старались осуществлять платежи по договору без просрочек, чтобы не лишиться возросших в цене предметов лизинга. Высокое качество лизинговых активов становится значимым обстоятельством для инвесторов, что, в свою очередь, будет способствовать выходу лизингодателей на рынок облигаций в условиях снижения ставок. Это свидетельствует о росте интереса к лизинговым активам и готовности инвесторов вложить средства в ценные бумаги, обеспеченные такими активами.

Компании стали активнее работать с подержанной техникой в связи с образовавшимся дефицитом предметов лизинга ввиду ухода с российского рынка иностранных поставщиков и производителей. За первую половину 2022 г. количество таких компаний возросло до 70 %, а доля лизинга бывшей в употреблении техники достигла 20 %, превысив предыдущие показатели на 6 %. Таким образом, с учетом реализации геополитических рисков все более проявилась тенденция к росту объемов возвратного лизинга. Возвратный лизинг, при котором происходит быстрое привлечение капиталов и который по сути является инвестированием во внеоборотные активы, стал актуальным для многих лизингополучателей: его доля в лизинге в 2022 г. увеличилась вдвое.

Несмотря на экономические трудности, качество лизинговых активов осталось стабильным. Оборачиваемость совокупного лизингового портфеля в 2022 г. составила 28 %, что выше, чем в 2020 и 2021 гг. Это свидетельствует о сокращении портфеля из-за уменьшения новых сделок. Вместе с тем уровень платежной дисциплины клиентов

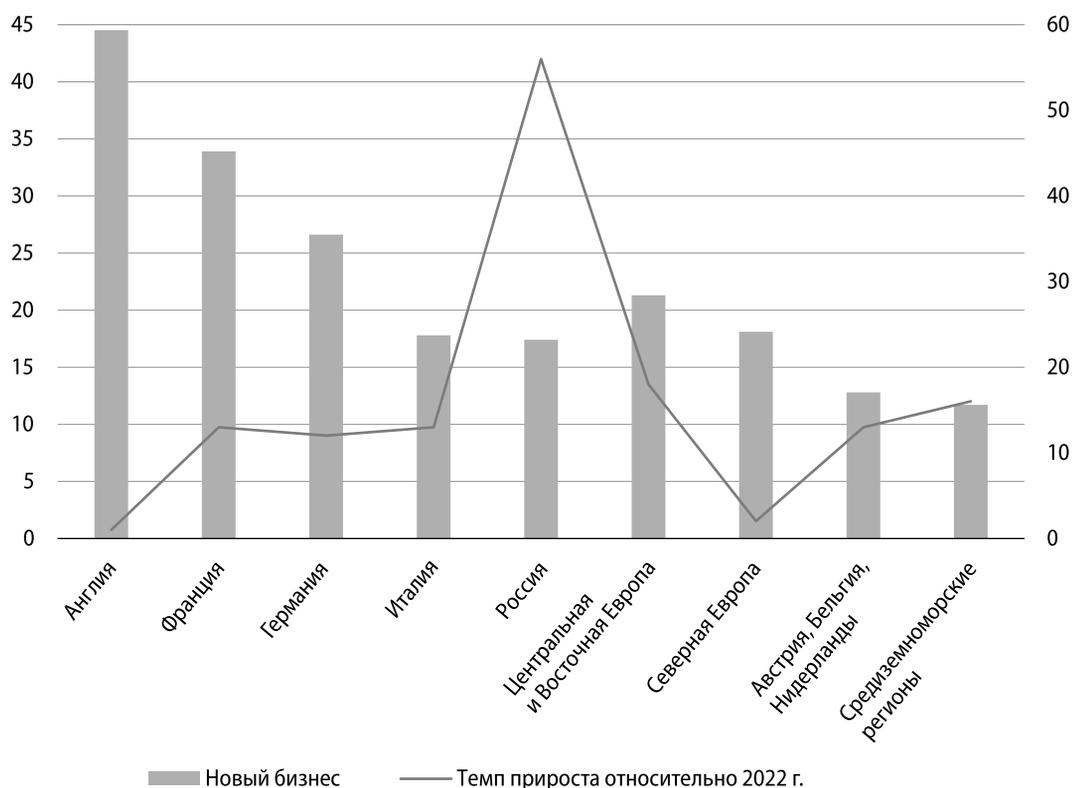


Рис. 2. Объем нового бизнеса в разных странах и темп его прироста в 2023 г. относительно аналогичного периода 2022 г.

Fig. 2. New business volume in different countries and its growth rate in 2023 relative to the same period in 2022

Источник: составлено автором на основе данных «Эксперт РА» [1].

остаётся стабильно высоким. В текущей ситуации лизингополучателям невыгодно терять имущество, что мотивирует их минимизировать риски просрочки.

Уменьшение количества лизинговых сделок и привлечение собственных средств для их реализации снизили долговую нагрузку компаний. В первом полугодии 2022 г. доля собственных средств составила 18 %, что на 4 % больше относительно аналогичного периода 2021 г. Снижение объемов новых кредитов и погашение лизинговых платежей за счет накапливаемой ликвидности отразилось на соотношении долговой нагрузки к капиталу: оно сократилось с 4,7 до 4.

Повышение ключевой ставки в феврале 2022 г. и снижение активности инвесторов на рынке ценных бумаг лимитировали возможности выхода эмитентов на инвестиционный рынок, а также приостановили предоставление финансирования в связи с резким подорожанием кредитов. Если крупные корпоративные сегменты все еще остаются под давлением геополитических санкций, необходима помощь и поддерж-

ка от государства. Так, лизинг железнодорожной техники за счет реализации государственной инвестиционной программы, объем которой составляет 1.04 трлн руб., и ряда правительственных инициатив по стимулированию экспорта, служит одним из сегментов, способствующих удержанию рынка от неконтролируемого падения.

2023 г. показал, что лизинговый рынок не только не рухнет из-за санкций, введенных со стороны стран Запада, но и опережает темпы его роста в этих странах. Ввиду международных показателей рынка нового бизнеса за первую половину 2023 г. российский лизинг продемонстрировал самый высокий темп роста объемов. В рублевом эквиваленте он показал прирост на 94 %. Причинами значительного подъема стали низкая база первого полугодия 2022 г., после введения странами Запада санкций, и повышение стоимости предметов лизинга. Курс рубля к евро на первое полугодие 2023 г. составлял 85,84. Между тем в первом полугодии 2022 г. евро стоил 69,36 руб., то есть рубль ослабевал. Несмотря на факт,

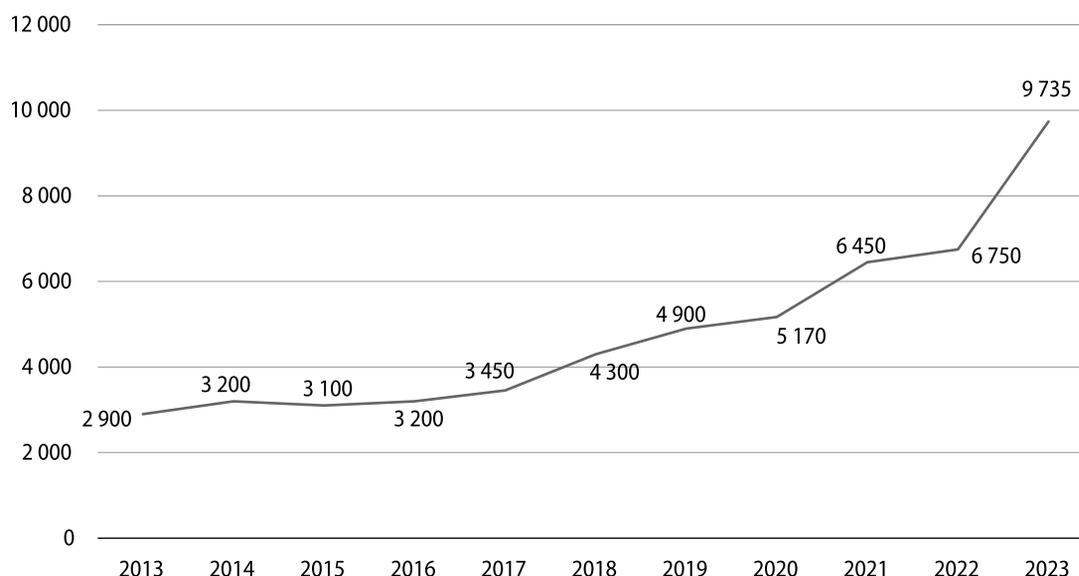


Рис. 3. Объем совокупного портфеля лизинговых компаний в 2013–2023 гг., млрд руб.
Fig. 3. Total portfolio volume of leasing companies in 2013–2023, RUB billion

Источник: составлено автором на основе данных «Эксперт РА» [1].

описанный выше, динамика нового бизнеса в евровом эквиваленте видится положительной: увеличение на 56 % относительно прошлого года, как видно на рисунке 2.

В условиях санкционного давления и ослабления курса рубля относительно европейской валюты и доллара США (курс доллара к рублю за год возрос с 70,34 до 89,69) отечественный рынок лизинга продемонстрировал рекордный рост. По итогам 2023 г. объем российского лизинга составил 3,59 трлн руб. Этот показатель на 81 % превосходит данные 2022 г. и на 57 % — уровень докризисного 2021 г. Количество договоров лизинга за 2023 г. возросло с 340 до 484 тыс., что демонстрирует увеличение на 41 %, превышение значения 2021 г. на 14 %. Это стало следствием восстановления экономической активности бизнеса и реализации отложенного спроса.

Рассмотрев динамику поведения объема нового бизнеса, перейдем к анализу объема совокупного лизингового портфеля за десятилетний период. Уменьшение сумм новых лизинговых договоров после введения санкций в 2014 г. привело к тому, что объем лизингового портфеля впервые показал отрицательную динамику, снизившись на три процентных пункта по итогам 2014 г. Кроме того, в течение 2014–2015 гг. совокупность полученных лизинговых платежей превышает совокупность средств, выданных лизингодателями, что сказывается на отри-

цательном росте портфеля в 2015 г., а также слабом росте в 2014 г.

Как показано на рисунке 3, по итогам 2017 г. лизинговый портфель увеличился на 8 %, составив 3,45 трлн руб. Этому способствовало увеличение суммы новых договоров лизинга, рост которых составил 41 %, достигнув 16 трлн руб. В 2020 г. рост совокупного портфеля замедлился и составил лишь 6 %, однако через год увеличился уже на 25 %. Введение самых тяжелых санкций не могло не оставить след на величине лизингового портфеля. Его рост по итогам 2022 г. составил 5 %. Несмотря на данный факт, уже в 2023 г. портфель увеличился на 44 %.

Значимым фактором является то, как распределен новый бизнес по клиентам: малый, средний и крупный бизнес, государственные учреждения и физические лица. Данная структура продемонстрирована на рисунке 4.

В 2014 г. в условиях сокращения крупных сделок началась переориентация лизинговой отрасли на сотрудничество с предприятиями малого и среднего бизнеса, увеличив его на 27 %. Впервые с 2009 г. доля сделок с представителями малого и среднего предпринимательства составила треть от заключенных в 2014 г. лизинговых договоров. Одним из факторов такого роста стал интерес государственных лизинговых компаний к отрасли автолизинга ввиду высокой ликвидности вторичного рынка автотранспорта.

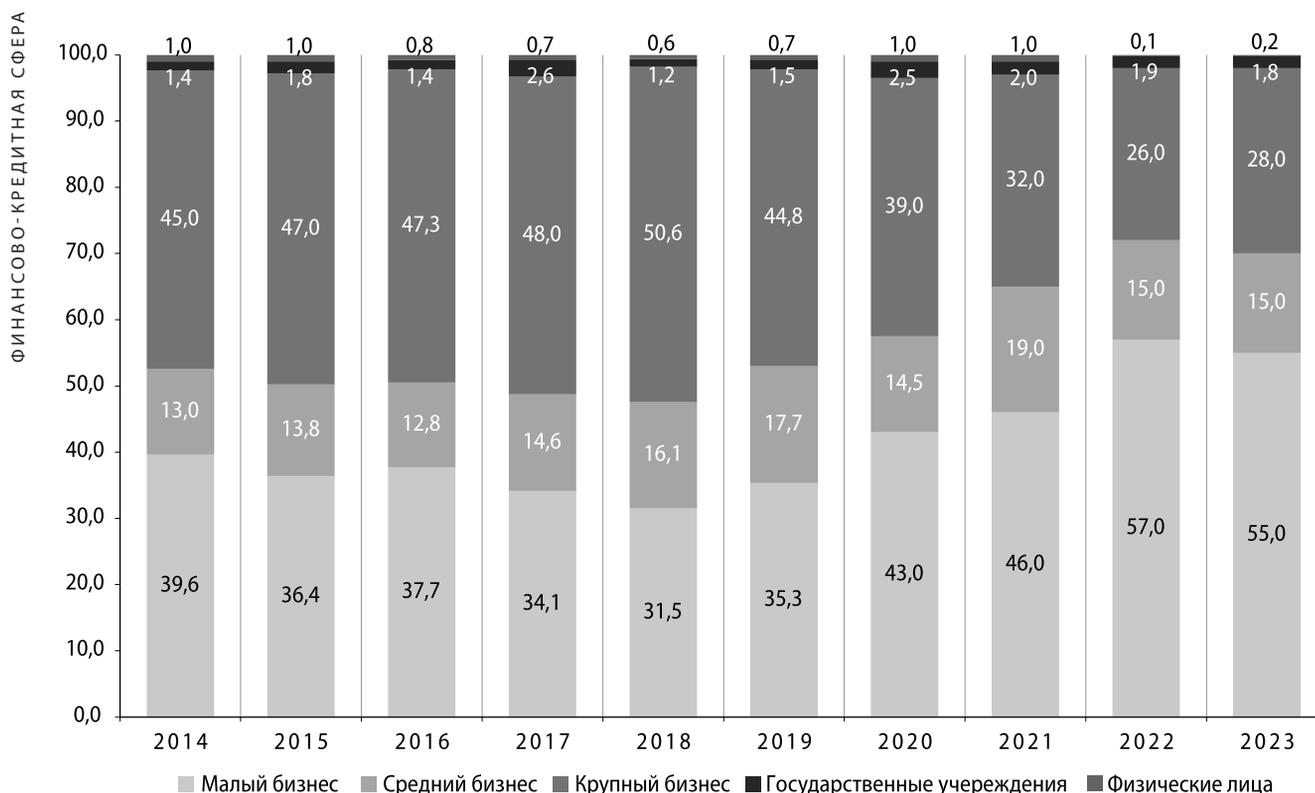


Рис. 4. Структура нового бизнеса с учетом клиентов в 2014–2023 гг., %
 Fig. 4. Structure of new business taking into account clients in 2014–2023, %

Источник: составлено автором на основе данных «Эксперт РА» [1].

В 2017 г. заключено 190 тыс. договоров лизинга, что на 30 тыс. превысило количество сделок 2016 г. Рост количества лизинговых сделок, совершенных в 2017 г., стал следствием увеличения количества договоров, заключенных с предприятиями малого и среднего бизнеса, применения механизма диверсификации каналов продаж. На рисунке 4 показана тенденция роста лизинговых сделок с субъектами малого и среднего бизнеса.

Сегмент автолизинга удержал рынок от более сильного падения после введения коронавирусных ограничений: объем нового бизнеса увеличился на 8 %, несмотря на падение автопродаж. В первом полугодии 2020 г. спрос на услуги такси и каршеринга вследствие принятых карантинных мер минимален, что стало проблемой для автолизинга и увеличило количество реструктуризаций лизинговых сделок. Однако во второй половине 2020 г. рынок отличается взрывным ростом продаж автомобилей, что было следствием реализации отложенного спроса и возобновления логистики с поставщиками. Как обычно, при ухудшении экономической ситуации драйвером роста

стал сектор малого и среднего предпринимательства: за 2020 г. его доля увеличилась до 57,5 %.

Вследствие недостатка автомобилей и увеличения их стоимости в 2021 г. значимым фактором для рынка автолизинга послужило увеличение спроса со стороны сектора малого и среднего предпринимательства, доля которого в объеме новых сделок возросла с 58 до 65 % за год. Как и ранее (два года назад), рынок поддержан сегментом малого и среднего бизнеса в 2022–2023 гг. К концу 2022 г. объем лизинговых сделок с этим сегментом клиентов достиг 72 % [11].

Сделаем акцент на 2023 г.: новый бизнес в корпоративном и розничном сегментах значительно возрос по сравнению с предыдущим годом, увеличившись на +119 % и +73 % соответственно. Существенное увеличение произошло в условиях низкой базы 2022 г.: санкции, введенные молниеносно, на некоторое время остановили экономическую активность. Доля розничных сегментов продолжает увеличиваться на протяжении пяти лет подряд, достигнув 78 % объема нового бизнеса с 2018 по 2023 г. Автолизинг занимает около 66 % розничных

Динамика ключевых показателей рынка лизинга в России с 2013 по 2023 г.

Table 1. Dynamics of key leasing market indicators in Russia in 2013–2023

Год	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Объем нового бизнеса, млрд руб.	1 300	680	545	742	1 095	1 310	1 500	1 410	2 280	1 980	3 590
Темпы прироста, %		–48	–20	36	48	20	15	–6	62	–13	81
Объем полученных лизинговых платежей, млрд руб.	697	769	745	790	870	1 050	910	1 060	1 595	2 029	2 370
Темпы прироста, %		10	–3	6	10	21	–13	16	50	27	17
Совокупный портфель лизинговых компаний, млрд руб.	2 900	3 200	3 100	3 200	3 450	4 300	4 900	5 170	6 450	6 750	9 735
Темпы прироста, %		10	–3	3	8	25	14	6	25	5	44
Номинальный ВВП России, млрд руб.	72 085	79 030	83 087	85 616	91 843	103 861	109 608	107 390	135 773	155 350	171 040
Доля проникновения лизинга в ВВП, %	1,8	0,9	0,7	0,9	1,2	1,3	1,4	1,3	1,7	1,3	2,1

Источник: составлено автором на основе данных «Эксперт РА» [1].

сегментов (с грузовым транспортом, показывающим двукратный рост к 2022 г.), а легковые автомобили и автобусы — около 80 %. Повышенный спрос на строительную технику в результате необходимости обновления дорожной инфраструктуры из-за активного развития восточного направления грузоперевозок и реализации крупных жилищных проектов увеличил объем лизинга техники на 64 % относительно 2022 г.

Рост корпоративного сегмента обусловлен ростом количества сделок лизинга железнодорожной техники на 63 %. На 125 % возросли объемы лизинга в сегменте водного транспорта благодаря сделкам крупных лизингодателей в рамках государственных программ поддержки в соответствии с распоряжениями Правительства РФ от 11 февраля 2023 г. № 315-р и от 15 февраля 2023 г. № 337-р. Для развития новых рынков сбыта нефти и газа экспорт перенаправлен на страны Азии, что привело к увеличению длины морских маршрутов и повышению спроса на суда. В 2023 г. наблюдаются следующие тренды на лизинговом рынке: появление новых финансовых стратегий в сегменте корпоративного финансирования дилеров и финансирования конечного клиента, продолжение диджитализации, начавшейся во время пандемии [10; 12].

В сводной таблице 1 содержатся описанные выше показатели. Из таблицы 1 следу-

ет, что лизинг на протяжении рассматриваемого периода в среднем составляет 1,31 % от ВВП, что свидетельствует о значимости рынка для страны в целом. Среднегодовой темп прироста объема нового бизнеса за период нахождения России под санкциями составил 17,42 %, а совокупного лизингового портфеля — 13,60 %.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что гипотеза об обратном эффекте санкций на рынок лизинга не отвергается. Научная значимость исследования заключается в приращении знания о поведении российского рынка лизинга под призмой санкционного давления со стороны стран Запада, предоставляет возможность для развития изучения феномена обратного эффекта санкций.

Перспективным направлением дальнейшего изучения динамики российского рынка лизинга является рассмотрение вопроса влияния ключевой ставки ЦБ РФ на рынок лизинга, изменение которой может быть вызвано введением санкций и дестабилизацией ситуации в экономике страны. Исследование в перспективе может быть направлено на прогнозирование дальнейшего сценария поведения рынка в условиях повышения ключевой ставки ЦБ РФ, роста инфляции, дефицита рабочих рук и перегрева экономики.

Практическая значимость статьи прослеживается в возможности участникам рынка

ознакомиться с историей изменения ключевых показателей рынка, пересмотреть свою бизнес-модель. Настоящее исследование видится полезным для государства с учетом того, что его поддержка является важнейшим фактором позитивного поведения

рынка в условиях санкций. В заключение укажем, что, несмотря на кратковременный шок от введения санкций в 2014, 2018 и 2022 гг., рынок, опускаясь вниз, выдавал двукратные темпы прироста, что особенно было заметным в 2023 г.

Список источников

1. Рынок лизинга по итогам 2023 года: время ренессанса // Эксперт РА. 2024. 6 марта. URL: <https://raexpert.ru/researches/leasing/2023/?ysclid=m419dqzdw132742880> (дата обращения: 13.10.2024).
2. Любовцева Е. Г., Гордеева И. А. Влияние санкций на развитие экономики России: возможности и ограничения // *Oeconomia et Jus*. 2022. № 3. С. 8–14. DOI: 10.47026/2499-9636-2022-3-8-14
3. Казанцев С. В. Зоны воздействия антироссийских санкций // Мир новой экономики. 2024. Т. 18. № 1. С. 27–44. DOI: 10.26794/2220-6469-2024-18-1-27-44
4. Иванов О. Б., Бухвальд Е. М. Мобилизационная экономика в России: вчера, сегодня и... // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2022. № 3. С. 7–27. DOI: 10.24412/2071-6435-2022-3-7-27
5. Ковров В. Ф., Абрарова З. Ф., Маяцкая О. Б. Экономические санкции в отношении России: контрсанкции, последствия и перспективы // Дискуссия. 2023. № 4. С. 87–106. DOI: 10.46320/2077-7639-2023-4-119-87-106
6. Хронология введения санкций и ответные меры России в 2014–2015 годах // РИА Новости. 2015. 25 ноября. URL: <https://ria.ru/20151125/1328470681.html?ysclid=lrn87e5dmq384763860> (дата обращения: 16.10.2024).
7. Тимофеев И., Морозов В. Санкции против России: итоги 2018 г. и взгляд в 2019 г. // Российский совет по международным делам (РСМД). 2018. 24 декабря. URL: <https://russiancouncil.ru/activity/publications/sanktsii-protiv-rossii-itogi-2018-g-i-vzglyad-v-2019-g/?ysclid=lrn927w1tt525091738> (дата обращения: 26.10.2024).
8. Иванов А. А. Рынок лизинга в России: проблемы и перспективы развития // Финансовые рынки и банки. 2022. № 11. С. 5–9.
9. Какие санкции вводили против России в 2022 году и как отвечала Москва // ТАСС. 2022. 3 мая. URL: <https://tass.ru/info/14538591?ysclid=lrnalx435047264079> (дата обращения: 26.10.2024).
10. Нуртдинов И. И., Шипшова О. А. Тенденции изменения вектора развития лизингового рынка в условиях санкций // Вестник Российского университета кооперации. 2023. № 3. С. 68–75.
11. Орлов А. В., Лошаков А. С. Оценка состояния и перспектив российского рынка лизинговых услуг в условиях экономических санкций // Вестник Московского университета МВД России. 2022. № 5. С. 334–338. DOI: 10.24412/2073-0454-2022-5-334-338
12. Рыжова А. С. Тенденции лизингового рынка в России: вызовы и перспективы // Вестник Академии знаний. 2023. № 2. С. 209–213.
13. Сторожева В. К., Фарафонтова Е. Л. Лизинг воздушного судна в условиях санкций // Актуальные проблемы авиации и космонавтики: сб. материалов VIII Междунар. науч.-практ. конф., посвященной Дню космонавтики (Красноярск, 11–15 апреля 2022 г.): в 3 т. Т. 3 / ред. Ю. Ю. Логинов. Красноярск: Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М. Ф. Решетнева, 2022. С. 780–782.
14. Рэнкинг лизинговых компаний России по итогам 2023 года // Эксперт РА. URL: <https://raexpert.ru/rankings/leasing/2023/?ysclid=m419ehmjwh12917222> (дата обращения: 13.10.2024).
15. We are the voice of leasing and automotive rental in Europe // Leaseurope. 2024. URL: <https://www.leaseurope.org/> (дата обращения: 13.10.2024).

References

1. Leasing market by the end of 2023: Time for a Renaissance. Expert RA. Mar. 06, 2024. URL: <https://raexpert.ru/researches/leasing/2023/?ysclid=m419dqzdw132742880> (accessed on 13.10.2024). (In Russ.).
2. Lyubovtseva E.G., Gordeeva I.A. The impact of sanctions on the development of Russian economy: Opportunities and restrictions. *Oeconomia et Jus*. 2022;(3):8-14. (In Russ.). DOI: 10.47026/2499-9636-2022-3-8-14
3. Kazantsev S.V. Anti-Russian sanctions impact areas. *Mir novoi ekonomiki = The World of New Economy*. 2024;18(1):27-44. (In Russ.). DOI: 10.26794/2220-6469-2024-18-1-27-44

4. Ivanov O.B., Buchwald E.M. Mobilization economy in Russia: Yesterday, today and... *ETAP: ekonomicheskaya teoriya, analiz, praktika = ETAP: Economic Theory, Analysis, and Practice*. 2022;(3):7-27. (In Russ.). DOI: 10.24412/2071-6435-2022-3-7-27
5. Kovrov V.F., Abrarova Z.F., Mayatskaya O.B. Economic sanctions against Russia: Counter-sanctions, consequences and prospects. *Diskussiya = Discussion*. 2023;(4):87-106. (In Russ.). DOI: 10.46320/2077-7639-2023-4-119-87-106
6. Timeline of sanctions and Russia's response in 2014-2015. RIA Novosti. Nov. 25, 2015. URL: <https://ria.ru/20151125/1328470681.html?ysclid=lrn87e5dmq384763860> (accessed on 16.10.2024). (In Russ.).
7. Timofeev I., Morozov V. Sanctions against Russia: 2018 review and forecast for 2019. Russian International Affairs Council (RIAC). Dec. 24, 2018. URL: <https://russiancouncil.ru/activity/publications/sanktsii-protiv-rossii-itogi-2018-g-i-vzglyad-v-2019-g/?ysclid=lrn927w1tt525091738> (accessed on 26.10.2024). (In Russ.).
8. Ivanov A.A. Leasing market in Russia: Problems and prospects of development. *Finansovye rynki i banki = Financial Markets and Banks*. 2022;(11):5-9. (In Russ.).
9. What sanctions were imposed against Russia in 2022 and how did Moscow respond. TASS News Agency. May 03, 2022. URL: <https://tass.ru/info/14538591?ysclid=lrnalx435047264079> (accessed on 26.10.2024). (In Russ.).
10. Nurtdinov I.I., Shipshova O.A. Trends in the development vector of the leasing market under sanctions. *Vestnik Rossiiskogo universiteta kooperatsii = Vestnik of the Russian University of Cooperation*. 2023;(3):68-75. (In Russ.).
11. Orlov A.V., Loshakov A.S. Assessment of the state and prospects of the Russian market of leasing services in the context of economic sanctions. *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii = Vestnik of Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2022;(5):334-338. (In Russ.). DOI: 10.24412/2073-0454-2022-5-334-338
12. Ryzhova A.S. Trends in the leasing market in Russia: Challenges and prospects. *Vestnik Akademii znaniy = Bulletin of the Academy of Knowledge*. 2023;(2):209-213. (In Russ.).
13. Storozheva V.K., Farafontova E.L. Aircraft leasing under sanctions. In: Loginov Yu.Yu., ed. Current issues in aviation and cosmonautics: Proc. 8th Int. sci.-pract. conf. dedicated to Cosmonautics Day (Krasnoyarsk, April 11-15, 2022). In 3 vols. Vol. 3. Krasnoyarsk: Reshetnev Siberian State University of Science and Technology; 2022:780-782. (In Russ.).
14. Ranking of Russian leasing companies by the end of 2023. Expert RA. URL: <https://raexpert.ru/rankings/leasing/2023/?ysclid=m419ehmjwh12917222> (accessed on 13.10.2024). (In Russ.).
15. We are the voice of leasing and automotive rental in Europe. Leaseurope. 2024. URL: <https://www.leaseurope.org/> (accessed on 13.10.2024).

Сведения об авторе

Александр Станиславович Коршиков

менеджер по работе с корпоративными клиентами¹, аспирант²

¹ ВТБ Лизинг (акционерное общество)

119619, Москва, Производственная ул., д. 6

² Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова

119991, Москва, Ленинские горы, д. 1

Поступила в редакцию 12.11.2024

Прошла рецензирование 09.12.2024

Подписана в печать 18.12.2024

Information about the author

Alexander S. Korshikov

corporate client relations manager¹,
postgraduate student²

¹ VTB Leasing (JSC)

6 Proizvodstvennaya st., Moscow 119619, Russia

² Lomonosov Moscow State University

1 Leninskie gory, Moscow 119991, Russia

Received 12.11.2024

Revised 09.12.2024

Accepted 18.12.2024

Конфликт интересов: автор декларирует отсутствие конфликта интересов, связанных с публикацией данной статьи.

Conflict of interest: the author declares no conflict of interest related to the publication of this article.