

## ЛИЗИНГ: НЕСМОТРЯ НА ТРУДНОСТИ, ТЕНДЕНЦИИ – ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ

**П**остановлением Совмина № 216 от 18.02.2011 утверждена программа деятельности правительства на 2011-2015 гг. В этом важном документе нашли отражение и вопросы развития финансового рынка, в частности, лизинга. Сейчас данному направлению в нашей стране уделяется повышенное внимание. Это вполне закономерно и оправданно.

**В** БЕЛАРУСИ лизинг развивается довольно уверенно и поступательно. Правда, в кризисном 2009 году было зафиксировано его некоторое падение. Объемные показатели сократились на одну треть, что вынудило около 10 процентов операторов прекратить свою деятельность. Однако в 2010 году компании, которые остались на плаву, как говорится, отыграли недавние потери. По итогам прошлого года указанный сегмент рынка вырос на 30-40%.

Восстановление позиций связано с ростом экономики, который возобновился и в Беларуси, и в соседней России. Расширились также возможности для финансирования – у банков повысилась ликвидность. Сказался и фактор отложенного спроса – ранее многие потенциальные клиенты откладывали приобретения имущества до лучших времен.

В 2010 г. продолжилась тенденция концентрации бизнеса в сфере лизинга в руках крупнейших игроков, которая наметилась ранее. По объему новых сделок определилась четверка компаний, контролирующих около 42% сегмента. На первые роли вышли структуры, учрежденные крупными государственными банками. Центростремительные тенденции наблюдаются также в территориальном распределении. В последние годы более 95% лизингового рынка сконцентрировано в Минске. К слову, в той же России этот показатель Москвы составляет менее 40%.

По итогам 2010 г. наибольшего успеха добились организации, «угадавшие» с наиболее востребованной продукцией, – на долю машин и оборудования приходится 64% объема всех лизинговых сделок. Вторую позицию занимают транспортные средства, главным образом грузовые автомобили – 27%, третью – недвижимость, на которую připадает 8%.

Если лизинг оборудования стабильно популярен на протяжении как минимум последних трех лет, то бурный рост интереса к недвижимости и, одновременно, сокращение сегмента легкового автотранспорта – приметы времени.

В сравнении с кредитованием, приобретение объектов недвижимости в лизинг имеет ряд экономических преимуществ. В первом случае затраты на обслуживание займа влияют на увеличение цены. Соответственно налоговые платежи от стоимости объекта выплачиваются с возрастающим коэффициентом на протяжении всего срока кредита. При лизинге все происходит с точностью наоборот: проценты кладутся на затраты, и ускоренная амортизация уменьшает стоимость объекта. К тому же лизинговая схема позволяет не замораживать деньги на этапе строительства. Достаточно уплатить лишь первоначальный взнос в пределах 10-30%. В то же время, следует отметить, что развитие сегмента сдерживается из-за боязни некоторых компаний финансировать лизинг недвижимости по причине высокой стоимости сделок, вследствие чего повышаются риски неплатежей.

Сокращение лизинга легкового автотранспорта связано в нашей стране с общей стагнацией рынка новых машин. Это объясняется возникшими в последнее время проблемами с таможенными пошлинами, а также горьким опытом операторов. Многие из них «обожглись» в связи с непропорционально большой долей транспортных средств, сложившейся в портфеле компании.

Из универсальных проблем, которые сдерживают количественный рост сделок, можно выделить две – слабая клиентурная база, а также отсутствие финансирования на время, близкое к срокам полезного использования объектов, т.е. на 5-7 лет.

Указанные выше трудности, безусловно, тормозят развитие лизинга. Однако нельзя не замечать и положительные тенденции. На протяжении 2003-2010 гг. суммарная стоимость переданного по лизингу имущества возросла в 8,3 раза (с 122,7 млн. до 1,02 млрд. евро). Это позволило довести лизинговую долю инвестиций в основной капитал до 7%. Достигнутые результаты значительно повысили финансовую устойчивость профильных организаций. За последние 5 лет они нарастили собственный капитал более чем в пять раз.