

ЛИЗИНГ – СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Буряков Геннадий Александрович

д.э.н, профессор кафедры «Экономика и менеджмент»

Михайлов Иван Сергеевич

студент магистратуры

Институт сферы обслуживания и предпринимательства (филиал)

ФГБОУ ВО «Донской государственный технический университет», г.Шахты

Аннотация. В статье анализируется понятие лизинг и его экономическая сущность и участники. Представлена динамика количества лизинговых операций. Описаны перспективы развития лизинга.

Ключевые слова: лизинг, лизинговые платежи, лизингодатель, лизингополучатель, имущество, договор лизинга, перспективы развития.

Для того чтобы сохранить конкурентоспособность продукции и организации в целом, хозяйствующие субъекты должны систематически обновлять технологии, применяемые машины, оборудование и другую технику. Для этого требуются значительные финансовые вложения, которые организация не всегда может осуществить с помощью собственных средств. Лизинг является одним из инструментов, с помощью которого можно решить данную проблему. Он дает предприятию право длительного пользования объектом сделки, его систематического обновления и не требует больших единовременных затрат на его приобретение.

Федеральный закон от 29.10.1998 № 164-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О финансовой аренде (лизинге)» [1] определяет понятие «лизинг» как совокупность экономических и правовых отношений, возникающих в связи с реализацией договора лизинга, в том числе приобретением предмета лизинга, а договор лизинга как договор, в соответствии с которым арендодатель обязуется приобрести в собственность указанное арендатором имущество у продавца и предоставить лизингополучателю это имущество за плату во временное владение и пользование.

Впервые в официальных документах понятие «лизинг» появилось в Указе Президента РФ от 17.09.1994 г. № 1929 «О развитии финансового лизинга в инвестиционной деятельности» [2]. В нем говорилось о необходимости развития данного способа финансирования обновления основного капитала хозяйствующих субъектов, а также о необходимости государственной поддержки создаваемых лизинговых компаний.

В дальнейшем, налоговое регулирование лизинговых операций в совокупности с денежно-кредитной политикой государства, оказало значительное влияние на структурные изменения в экономике. Жесткая политика с одновременным льготным налогообложением при применении лизинговой схемы обеспечила рост инвестиций в основной капитал.

На сегодняшний день различают два основных подхода к толкованию понятия лизинг. Один из них рассматривает лизинг с помощью традиционных институтов гражданского права: договор аренды, купли-продажи, займа, поручения и т.д. Согласно второго подхода, лизинговые операции рассматриваются как особые отношения. При этом эффективность лизинговых операций будет зависеть от того, насколько грамотно составлен договор лизинга. Для заключения договора проводится оценка финансового положения клиента, а также анализируется спрос на его продукцию. В случае международного лизинга проводится анализ валюты, в которой будет заключен контракт, поскольку от курса валюты будет изменяться величина риска и последующие налоговые взимания. Отметим, что объектом лизинга может выступать любое движимое и недвижимое имущество, которое можно отнести к основным средствам и которое является предметом купли-продажи. Обязательными субъектами выступают лизингодатель, лизингополучатель и продавец имущества, приобретаемого по договору лизинга. Следовательно, взаимоотношения можно оформить двумя способами: путём заключения единого трехстороннего договора или посредством составления двух взаимосвязанных договоров.

Исследователи отмечают, что первоначальная стоимость объектов лизинга определяется условиями договора и признается в сумме расходов лизингодателя на его приобретение, сооружение, доставку, изготовление и доведение до состояния, в котором оно пригодно для использования. Сумма налогов, подлежащих вычету или учитываемых в составе расходов не учитывается в фактической стоимости объекта. Решение о принятии к учету имущества между субъектами лизинговых отношений определяется по согласованию между сторонами договора лизинга. Нам представляется, что развитие рынка лизинговых услуг связано с динамикой таких факторов, как доступность и цена капитала в денежной форме, а также финансово-экономическим положением самих хозяйствующих субъектов [7].

Особый интерес вызывают исследования профессора В.Д. Газмана, который отмечает, что основным вопросом успешности лизинговой индустрии является её финансирование. Так, в настоящее время насчитывается более десятка различных источников финансирования лизинговых операций в стране. Некоторые из них, как отмечает профессор, используются постоянно, например, авансы, кредиты российских банков, собственные средства лизингополучателей. Применение других, напротив, обусловлено возникающей необходимостью: например, займы учредителей, факторинг, бюджетные средства и т.д.

Стоимость ресурсов, привлекаемых для финансирования лизинга, во многом зависит от большого количества взаимообусловленных факторов – финансовой состоятельности лизингополучателей, рисков, гарантийного обеспечения лизинговых сделок, инфляции и её динамики, схем проведения лизинговых операций и т.д. [3].

Отметим, что лизинговая индустрия приобретает всё большее распространение в нашей стране. Существует достаточно большое количество лизинговых компаний, деятельность которых направлена на работу с определенными группами клиентов, например, с малыми и средними предприятиями, иностранными компаниями и т.д. Как показывает практика, общий объём лизингового портфеля имеет тенденцию к некоторому увеличению. В частности на 01.07.2016 г. его объём составил около 2,8 трлн. руб. (рисунок 1).

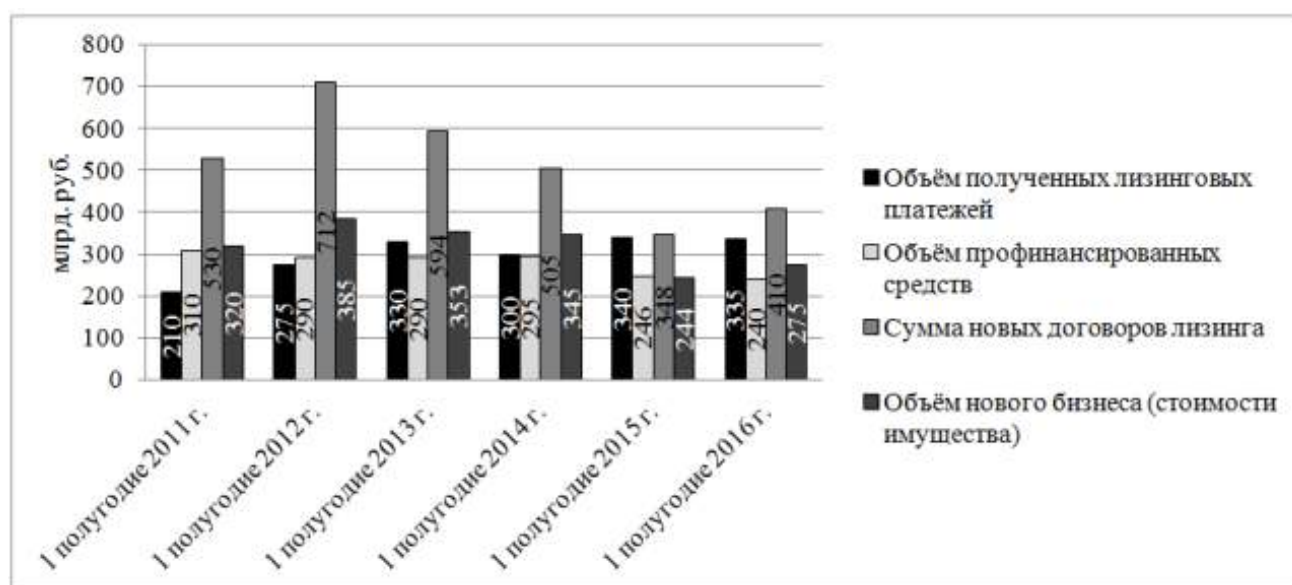


Рисунок 1. Динамика количества лизинговых операций [4]

Далее рассмотрим динамику основных индикаторов развития рынка лизинга. Так, индекс розничности по состоянию на 01.07.2016 г. достиг своего максимума за исследуемый период и составил 52% в объёме нового бизнеса. Однако доля лизинга в ВВП, напротив, имеет тенденцию к некоторому снижению за исследуемый период (табл.1). Такое снижение может быть обусловлено кризисными явлениями в экономике и сокращением темпов экономического развития. В условиях ограниченности финансовых, трудовых и материальных ресурсов, политика многих хозяйствующих субъектов направлена в большей степени на сохранение действующих активов, а не на развитие имеющегося потенциала. В этой связи спрос на лизинг, как источник финансирования имеет тенденцию к сокращению.

Таблица 1. Динамика основных индикаторов развития рынка лизинга [4]

Показатели	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	первое полугодие 2016 г.	2015 г. в % к 2012г.	первое полугодие 2016 г. в % к 2015 г.
Объем нового бизнеса (стоимости имущества), млрд. руб.	770	783	680	545	275	70,8	50,5
Сумма новых договоров лизинга, млрд. руб.	1 320	1 300	1 000	830	410	62,9	49,4
Средняя сумма сделки, млн. руб.	9,2	8,6	5,8	6,7	6,5	72,8	97,0
Индекс розничности, %	28,0	35,0	43,9	44,0	52,0	157,1	118,2
Объем полученных лизинговых платежей, млрд. руб.	560	650	690	750	335	133,9	44,7
Объем профинансированных средств, млрд. руб.	640	780	660	590	240	92,2	40,7
Совокупный портфель лизинговых компаний, млрд. руб.	2 530	2 900	3 200	3 100	2800	122,5	90,3
Номинальный ВВП России, млрд.руб.	61791,6	62581,9	63049,2	60687,1	—	98,2	—
Доля лизинга в ВВП, %	1,2	1,3	1,1	0,9	—	75,0	—

Источник: составлено авторами по данным рейтингового агентства RAEX («Эксперт РА»)

Также, нам представляется, что это связано с тем, что в конце 2014 года – начале 2015 года Россия столкнулась с рядом проблем, вызванными экономическими санкциями, введенными против нее западными странами. К числу основных из них можно отнести: падение общего спроса, рост цен на товары и услуги, снижение покупательной способности населения, рост стоимости кредитных ресурсов для населения и бизнеса, рост безработицы, снижение потока иностранных инвестиций, ограничение доступа к новым западным технологиям, эмиграция и др. Из таблицы видно, что сумма новых договоров лизинга в 2015 г. сократилась на 37% по сравнению с уровнем 2012 г. и составила 830 млрд. рублей. Отметим, что появление проблем во многом вызвано слабостью реального сектора экономики, большой зависимостью экономики от экспорта природных ресурсов, формирующих значительную часть бюджета страны, а также зависимостью от импорта продовольственных и непродовольственных товаров [5]. В результате многие хозяйствующие субъекты сократили объемы своей деятельности, это же произошло и с рынком лизинговых операций.

На примере Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) можно сказать, что деятельность государственного лизинга усложняет экономическую ситуацию, так как ГТЛК все глубже погружается в долговую яму: в июне 2018 года она выпустила облигаций почти на 20 млрд. руб., а всего с начала 2018 года — на 50 млрд. Ее обязательства теперь составляют около 300 млрд. руб. Нарастание долгов происходит на фоне полученного в 2017 году четырех миллиардного убытка. Заемные средства компания тратит на неоднозначные программы, такие как трейд-ин вертолетов. Согласно отчетности компании, наибольший отрицательный вклад внесли статьи «амортизация по операционному лизингу», «процентные расходы», «убыток от обесценения процентных активов». Отдельно можно отметить, что почти на полмиллиарда в 2017 году выросли административные расходы и достигли без малого 2 млрд. руб.[6]

В 2015-2016 гг. ГТЛК получала символическую прибыль: в 2015 году — 59 млн. руб., в 2016 году — 80 млн. руб. На фоне наращивания портфеля активов и долговой нагрузки ГТЛК пользуется тем, что ее единственный акционер — это государство в лице Министерства транспорта, и получает регулярные вливания из бюджета.

В 2009-2017 гг. правительство РФ внесло 68,6 млрд. руб. в капитал компании. В 2017 году объем до капитализации составил 11,3 млрд. руб. «в целях финансирования поддержки лизинга отечественных вертолетов, самолетов L-410 и ИЛ-96-400М, а также реализации проекта развития паромной переправы Ванино — Холмск», сообщает ГТЛК. Стоит также подчеркнуть, что условия лизинга авиатехники от ГТЛК не носят льготный характер и находятся в рыночных параметрах. В компании отметили, что условия ГТЛК выгодны тем, что «производитель дает нам скидку за счет большого объема заказа, тем самым снижая стоимость вертолета». «Среди российских лизинговых компаний у ГТЛК самая привлекательная ставка по всем продуктам. Более того, она номинирована в рублях, что снижает валютные риски», — добавили в ГТЛК.[6]

Учитывая все вышесказанное, можно сделать вывод о том, что рынок лизинговых услуг в России доказал свою состоятельность и конкурентоспособность наряду с иными способами финансирования капиталовложений. Тем не менее, спрос на лизинг во много определяется финансовым состоянием экономических субъектов и состоянием экономики в целом. Темп развитие лизинга и рост лизинговых операций во многом будет определяться темпом роста экономики страны. [8]

Ожидать роста можно будет лишь в случае улучшения экономического положения в стране. Поскольку состояние экономики в стране можно охарактеризовать, как неоднозначное, а предпосылки для его улучшения в краткосрочной перспективе основываются на ужесточении фискального механизма без корректировок системы стимулирования экономического роста, то

и увеличения объемов лизинговых операций, как нам представляется, ожидать в ближайшее время не приходится.

Список литературы:

1. Федеральный закон от 29.10.1998 №164-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О финансовой аренде (лизинге)».
2. Указ Президента РФ от 17.09.1994 г. №1929 «О развитии финансового лизинга в инвестиционной деятельности».
3. Газман В.Д. Финансирование российского лизинга // СТТ: Строительная техника и технологии. – 2015. – №6 (114). – С. 90-95.
4. Рейтинговое агентство RAEX («Эксперт РА») [Электронный ресурс] Режим доступа: http://www.raexpert.ru/researches/leasing/leasing_1h2016/part1/#1 Дата обращения: 20.06.2018.
5. Карпунин А.Ю., Карпунина Е.В. Малый и средний бизнес в условиях меняющегося законодательства // Экономика и предпринимательство. – 2016. – №2 (55). – С. 878-881.
6. Долги тянут на дно: как гослизинг разоряет Россию. [Электронный ресурс] Источник: Газета.ru. Режим доступа: <http://gazeta.ru/business/2018/06/30/11821003.shtml>. Дата обращения: 04.07.2018.
7. Андреева Л.Ю. Лизинг как инструмент финансовой поддержки компаний транспортно-промышленного комплекса в условиях стагнации экономики // Труды Ростовского государственного университета путей сообщения. 2015. №5. С.5-7
8. Глуховская Н.Г., Черкесова Э.Ю. Сельские территории: основные функции, проблемы и мероприятия для достижения устойчивого развития // Перспективы интеграции науки и практики. 2016. №3. С.24-28.