

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Экономическая политика государства

ИНВЕСТИЦИИ В ЛИЗИНГ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛИЗИНГА В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Людмила Дмитриевна КАПРАНОВА

кандидат экономических наук, доцент,
Финансовый университет при Правительстве РФ,
Москва, Российская Федерация
KLD-Home@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0001-9130-1252>
SPIN-код: 1874-9887

История статьи:

Рег. № 604/2020
Получена 26.10.2020
Получена в
доработанном виде
15.11.2020
Одобрена 30.11.2020
Доступна онлайн
14.01.2021

УДК 339.13:336

JEL: E22, G18, H54,
L38

Ключевые слова:

лизинг, лизинговый
рынок, структура рынка
лизинга, перспективы
развития лизинга,
государственная
поддержка

Аннотация

Предмет. Исследование современного состояния, основных тенденций и проблем функционирования лизинга в России как одного из инструментов инвестиций в бизнес и стимулятора экономической, инвестиционной и инновационной активности бизнеса в целях достижения экономического роста страны.

Цели. Анализ развития лизингового рынка как источника поступлений новых инвестиций в реальный сектор российской экономики для обновления, модернизации и технического перевооружения основных фондов в различных и наиболее уязвимых отраслях экономики, а также как косвенного инструмента создания новых рабочих мест, снижения издержек и повышения эффективности производства.

Методология. В процессе исследования использованы методы логического, статистического, качественного и количественного анализа, а также графические методы предоставления результатов проведенного анализа информации.

Результаты. На основе проведенного исследования функционирования лизинга выявлены факторы, стимулирующие его развитие, а также перспективы развития лизингового механизма в стране. В качестве примеров драйверов роста рассмотрены: автолизинг, лизинг в промышленности, сельском хозяйстве, на транспорте, строительстве транспортной инфраструктуры и др. Определены направления государственной политики в сфере лизинга.

Выводы. Основной целью развития рынка лизинга в России является повышение эффективности его использования для достижения устойчивого развития российской экономики.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2020

Для цитирования: Капранова Л.Д. Инвестиции в лизинг: проблемы и перспективы развития лизинга в современной России // *Национальные интересы: приоритеты и безопасность*. – 2021. – Т. 17, № 1. – С. 39 – 66.
<https://doi.org/10.24891/ni.17.1.39>

Введение

В условиях ухудшения экономической ситуации и снижения основных макроэкономических показателей в стране лизинг следует рассматривать в первую очередь как инструмент финансирования инвестиционных программ компаний или восстановления их производственных мощностей для сохранения текущих показателей производства. Лизинг также может оказать положительное воздействие на инвестиционный спрос и стать одной из форм обновления материально-технической базы организаций, их технологического перевооружения, выступая таким образом в качестве альтернативы финансирования основных средств. Это особенно актуально в условиях сокращения объемов финансирования реального сектора экономики со стороны кредитно-финансовых организаций.

Процесс модернизации производства с применением лизинга получает ряд преимуществ, к числу которых относятся возможность применения ускоренной амортизации, минимальный объем вложений, учет предмета лизинга на балансе как лизингополучателя, так и лизингодателя, а также возможность осуществления проекта с момента разработки его технического задания до ввода в эксплуатацию. Лизинг может оказаться доступнее и проще банковского кредитования. Если для получения кредита необходимо соответствовать установленным банками требованиям, то лизинговая компания в своей деятельности более ориентирована на клиента, и решения принимаются гораздо быстрее с учетом индивидуальных особенностей лизингополучателя. В отличие от банков, которые предпочитают простые схемы, например выплату равными долями, при лизинге клиент имеет индивидуальный подход, удобный график платежей, а также получает дополнительные услуги. В условиях, когда банки ориентированы на короткие сроки кредитования заемщика, при лизинге предполагается более длительный срок финансирования, который, как правило, может составлять несколько лет, поскольку предоставляется на срок амортизации предмета лизинга. Несмотря на перечисленные преимущества лизинга необходимо учитывать, что спрос на объект лизинга определяется такими факторами, как цена лизингового имущества, налоговые льготы для участников лизинговых сделок, платежеспособность лизингополучателей, процентная ставка банковского кредита.

В условиях отсутствия роста в экономике и сворачивания инвестиций в развитие производственных мощностей рынок лизинга РФ также испытывает определенные трудности в связи с сужающимся инвестиционным спросом со стороны организаций, сворачиванием ряда инвестиционных проектов и ростом долговой нагрузки компаний. Именно поэтому анализ основных тенденций развития лизингового рынка в стране и выявление проблем его функционирования на современном этапе необходимы для принятия решений по стимулированию его развития со стороны государства и выбору соответствующих направлений его

модернизации. Увеличение числа лизинговых сделок и их объемов в основных отраслях экономики будет способствовать повышению технической оснащенности производства, переходу его на инновационные технологии, повышению производительности труда. Поскольку лизинговый рынок связан со всеми отраслями экономики, то в итоге он поможет преодолеть диспропорции в экономике и создаст необходимые для развития бизнеса условия, а также положительно скажется на экономическом росте страны в целом.

Постановка проблемы

Особенности развития лизингового рынка России, его проблемы и риски, а также необходимость его позиционирования как финансового инструмента финансирования в современных нестабильных условиях экономического развития страны определяют актуальность исследования особенностей его развития в нашей стране в последние годы. По итогам 2020 г. лизинговый рынок в России сократится на 30–50% на фоне кризиса и остановки ряда производств в I и II кв. 2020 г., в том числе из-за наступившего еще в конце 2019 г. замедления экономического развития и пандемии коронавируса, а также на фоне сокращения инвестиций в основной капитал. Согласно прогнозам Национального рейтингового агентства (НРА)¹, в 2020 г. резкое сокращение в таких сегментах рынка, как авиа и железнодорожные перевозки, приведет к снижению спроса на воспроизводство основных средств в 2021–2022 гг. в отраслях, производящих различные виды машин и оборудования. Особенно пострадали малые и средние предприятия (МСП), которые участвуют в производственных цепочках крупного бизнеса и сами являются производителями. В 2020 г. особенно сильное негативное влияние кризис оказал на авиаотрасль и судоходные компании – так, авиаперевозки за первое полугодие 2020 г. сократились на 45%².

У большинства организаций в настоящее время отсутствуют достаточные объемы средств на модернизацию производства, а также ограничены возможности для привлечения финансовых ресурсов из внешних источников. Проблема финансирования особенно остро затронула МСБ, несмотря на поддержку государства, которое применяет различные технологии финансирования [1]. Существуют различные пути активизации использования лизинга в финансировании капитальных вложений [2, 3], однако в настоящее время складывающаяся ситуация в экономике негативно повлияла на финансовое состояние хозяйствующих субъектов – лизингополучателей. Те организации, которые заключили договоры с лизингодателями, теперь столкнулись с проблемой недостатка средств.

¹ Исследование: лизинговый рынок в России. URL: <https://ria.ru/20200710/1574145922.html>

² Авиационные риски 2020: безопасность и состояние отрасли. URL: <https://allinsurance.kz/articles/analytical/13200-aviatsionnye-riski-2020-bezopasnost-i-sostoyanie-otrasli>

Растет их просроченная задолженность по заключенным ранее договорам лизинга, что в дальнейшем значительно ухудшит качество лизинговых портфелей и обострит проблему поиска необходимых ресурсов для развития.

Если в 2019 г. на фоне умеренного укрепления рубля многие лизинговые компании могли прибегнуть к валютному банковскому фондированию, то на фоне ослабления национальной валюты в 2020 г. это привело к росту финансовых расходов по обслуживанию валютного долга. Существует риск снижения процентной маржи, если повысится ключевая ставка ЦБ РФ и произойдет рост плавающих процентных ставок по полученным кредитам при фиксированной стоимости уже заключенных договоров лизинга. Именно поэтому для поддержки предприятий различных отраслей экономики – как лизингодателей, так и лизингополучателей государство на федеральном и региональном уровнях реализует ряд программ льготного лизинга с использованием механизмов субсидирования и льготного финансирования. Существует несколько государственных программ льготного лизинга, среди которых наиболее значимыми являются следующие: «Лизинговые проекты», «Автопром», «Лизинг строительно-дорожной и коммунальной техники», «Лизинг техники на газомоторном топливе», «Лизинг вертолетов», «Авиализинг», «Лизинг вагонов платформ и маневровых локомотивов», «Лизинг сельскохозяйственной техники и оборудования», «Лизинг речных и морских судов» и др. Таким образом, лизинг – это прежде всего инструмент финансирования обновления основных фондов предприятий. В сложные периоды экономического развития реализация этих программ поможет хозяйствующим субъектам поддержать свой производственный потенциал, а лизинговым компаниям – предотвратить возможное банкротство и тем самым сгладить обострение социально-экономических проблем в стране.

В научной литературе рынку лизинговых услуг уделено особое внимание. Проблемам его развития в стране посвящены работы В.Д. Газмана [4], Т.В. Гребневой [5], А.Б. Кознова [6], А.В. Кузнецова [7], В.И. Макаровой [8], В.И. Белкина [9], Н.М. Турбиной [10], Б.С. Шуклиной [11], С.Ю. Шалдохиной [12], Р.В. Самвелян [13] и многих других исследователей. Банком России, Министерством финансов РФ, различными аналитическими экспертными агентствами регулярно выпускаются аналитические отчеты о состоянии лизингового рынка в России.

Методы исследования и результаты

В России рынок лизинга достаточно развит и входит в топ-5 крупнейших в Европе. По оценкам Национального рейтингового агентства (НРА), доля лизинга в совокупных инвестициях в основной капитал в России невысока: по итогам 2019 г. она составила всего 9,2%, тогда как в странах с развитой экономикой этот показатель варьируется в диапазоне от 15 до 30% [14].

Лизинговый рынок обладает достаточно высоким потенциалом роста, однако в периоды экономической нестабильности (в 2009 и 2015 гг.) доля лизинга в совокупном объеме инвестиций значительно снижалась. И тем не менее лизинг в России несколько лет развивался лучше, чем банковское кредитование, особенно в сегменте МСБ, в котором число лизинговых сделок и охват предприятий значительно выросли, тогда как кредитование этого сектора замедлилось. Для МСБ лизинг может стать одним из основных инвестиционных инструментов и в будущем. По данным агентства «Эксперт РА», наибольшую активность в использовании лизинга в последнее время проявляли именно компании МСБ. В 2019 г. их доля рынка составила 53%, крупного бизнеса – 44,8%. Еще 1,5% пришлось на госучреждения³ (рис. 1).

С 2016 по 2019 г. лизинг активно развивался в крупном корпоративном секторе, и был основным инструментом обновления фондов. В первую очередь это – авиация, железнодорожный транспорт, сельское хозяйство, строительство дорог и инфраструктуры. Однако уже в 2019 г. его развитие замедлилось по сравнению с периодом 2016–2018 гг., а в первом полугодии 2020 г. спрос на лизинг резко сократился. Замедление темпов экономического роста, снижение инвестиций в развитие крупных отраслей привело к снижению темпов прироста лизингового рынка в 2019 г. до 15%. По итогам 2019 г. объем нового бизнеса составил 1,5 трлн руб.

Из-за пандемии многие компании в России оказались в тяжелом положении, почти на грани выживания. Сделки были заморожены, оборотные средства оказались в дефиците, а основные фонды нуждались в обновлении. Необходимы инвестиции в развитие компаний, однако многие их источники стали недоступны. Однако таким источником для развития может стать лизинг, причем с его помощью государство может регулировать процесс инвестирования в приоритетные отрасли российской экономики и решать социальные проблемы, которые обострились в период кризиса и пандемии. Увеличение объема обслуживания лизинговыми компаниями крупных проектов в важнейших стратегических сферах экономики при государственной поддержке, а также реализация государственных программ по льготному кредитованию окажут существенное влияние на расширение лизингового рынка и его консолидацию, а также на рост экономики в целом [15]. Однако и сам лизинг оказался очень зависимым от тенденций развития экономики страны.

Сильнее всего последствия кризиса в экономике, усиленные пандемией, сказались на отраслях, на которые в совокупности приходилось больше половины объема бизнеса лизинга: авиационных и железнодорожных перевозках и транспортном сегменте. Значимость этих сегментов рынка понятна из его структуры (рис. 2).

³ Итоги 2019 г. для малого и среднего предпринимательства.
URL: <https://raexpert.ru/releases/2020/feb12/>

Сокращение лизингового рынка, особенно сильно проявившееся в первой половине 2020 г., связано с уменьшением объема крупных корпоративных сделок с железнодорожной техникой и авиатехникой. Причиной сокращения сделок с железнодорожной техникой стало снижение объемов погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте в 2019 г. (–0,9%) и рост избытка некоторых видов вагонов из-за понижения спроса на транспортировку, прежде всего угля и нефти. Перевозки угля за 9 мес. 2020 г. снизились на 7,3% по сравнению с тем же периодом 2019 г., нефтяных грузов – на 9,6%, черных металлов – почти на 11%. Выросли только перевозки зерновых грузов – на 24% и строительных грузов – на 6,7%⁴. В целом по стране по итогам 2020 г. падение железнодорожного лизинга может достигнуть 40% (в 2019 г. он уже снизился почти на 26%). Наиболее сильное падение перевозок наблюдается во внутреннем сообщении, тогда как на экспортных маршрутах российских грузов через морские порты отмечается даже некоторый рост, связанный с завершением переориентации экспортного грузопотока с прибалтийских портов на российские. Но здесь следует учитывать, что пандемия коронавируса, приведшая к снижению объемов перевозок, лишь усугубила внутриотраслевой кризис перепроизводства подвижного состава (по различным оценкам, профицит составляет от 150 до 200 тыс. ед.), который уже начиная с 2019 г. приводит к снижению выручки у операторов грузовых вагонов.

Авиализинг сократился из-за снижения объемов поставок в финансовый и оперативный лизинг самолетов КБ «Сухой». В результате доля оперативного лизинга на рынке сократилась до 9,3% – самый низкий показатель за последние пять лет. На эту ситуацию в отрасли значительное влияние оказало ослабление рубля, которое вынудило авиаперевозчиков пересмотреть планы по обновлению парка авиатехники. По прогнозам Минтранса России, объем перевозок по итогам 2020 г. снизился на 53%, а пересчете на пассажиропоток – снижение составило около 60 млн чел. В 2020 г. пассажирские перевозки автомобильным транспортом упали в годовом выражении на 21%, объем перевозок пассажиров автотранспортом сократился до 8,208 млн чел. (–21% к 2019 г.). Фактически прекратились перевозки пассажиров автобусами в международном сообщении⁵.

В 2020 г. значительно сократился транспортный сегмент лизинга. Однако, по мнению экспертов, в III кв. 2020 г. основным драйвером рынка лизинга стал автолизинг. Если по итогам первого полугодия 2020 г. сегмент легковых автомобилей и спецтехники снизился на 9%, а грузового транспорта – на 19%, то к концу 2020 г. в этих сегментах рынка происходил

⁴ Лизингодатели и железнодорожники оценили глубину кризиса на рынке грузовых вагонов.
URL: <https://fedleasing.ru/articles/analitika/lizingodateli-i-zheleznodorozhniki-otsenili-glubinu-krizisa-na-rynke-gruzovykh-vagonov/>

⁵ Минтранс заявил о значительном снижении авто и авиаперевозок.
URL: <https://pravda.ru/news/economics/1539368-transport/>

быстрый прирост темпов восстановления, что связано с отложенным спросом, а также постепенным восстановлением экономики и бизнеса. Именно снижение активности со стороны бизнеса и прежде всего МСБ явилось причиной снижения активности автолизинга в начале 2020 г. В 2019 г., по данным агентства «ВТБ Лизинг», более 50% всего нового бизнеса приходилось на МСБ. Следует отметить, что сегмент МСБ, инвестиционная активность которого оказывает значительное влияние на рынок автолизинга, по итогам первого полугодия 2020 г. сократился на 8% к уровню первой половины 2019 г. Если в 2019 г. лизинг для МСБ вырос на 26% (данные агентства «Эксперт РА»), причем ключевой вклад обеспечили такси и каршеринг, то в первом полугодии 2020 г. произошло резкое снижение спроса, а также появилось огромное число проблемных клиентов. Однако доля автолизинга в общем объеме рынка за тот же период выросла с 34 до 43%⁶. Крупный корпоративный лизинг в абсолютных значениях показал снижение до 37%. В то же время незначительный рост объемов лизинговых сделок наблюдался в сегментах сельскохозяйственной, строительной и дорожной техники. Этому в немалой степени способствовали меры, предпринятые со стороны государства в поддержку этих отраслей (см. *рис. 2*).

В целом состояние рынка лизинга зависит от длительности влияния негативной внешней конъюнктуры. В первой половине 2020 г. объем нового бизнеса российских лизинговых компаний достиг 570 млрд руб. Это на 22% меньше, чем в первой половине 2019 г. При этом объем лизингового портфеля снизился с начала года всего на 2% – до 4,8 трлн руб., что обусловлено прежде всего номинальным ростом стоимости валютных лизинговых контрактов при падении курса рубля (*рис. 3*). Более значительному снижению портфеля препятствовала переоценка валютных договоров на фоне ослабления рубля и реструктуризация ранее заключенных сделок лизинга, что привело к удлинению сроков действующих договоров. Общая сумма новых лизинговых сделок в первом полугодии 2020 г. составила 845 млрд руб., что на 28% ниже, чем годом ранее (по свидетельству данных анкетирования сотрудников лизинговых компаний)⁷.

На динамику прироста лизингового портфеля существенное влияние оказало изменение ключевой ставки Банком России. С понижением ставки ЦБ РФ и снижением стоимости фондирования лизинг стал дешевле, хотя выросли расходы на заключение и сопровождение сделок. Компаниям удалось удешевить собственное фондирование и, как следствие, снизить стоимость лизинга, а также расширить круг своих клиентов в новых

⁶ Федресурс подсчитал предметы лизинга. URL: <https://all-leasing.ru/analytic/detail/1034645/>

⁷ «Эксперт РА»: рынок лизинга за I полугодие 2020 г. URL: <https://raexpert.ru/releases/2020/aug10/>; Рынок лизинга в условиях пандемии: вакцина от спада. Аналитический обзор НРА. URL: http://ra-national.ru/sites/default/files/slide_img/Review_Leasing_NRA_1H2020_September%202020.pdf

сегментах бизнеса. Однако на рынке усилилась конкуренция, на фоне которой снизились маржинальность и доходность лизинговых компаний. Так, например, крупнейшие компании, которые специализировались на автолизинге, стали также работать по лизингу оборудования, что и привело к повышению конкуренции в этом сегменте. Стало сложнее привлекать клиентов из-за большего количества конкурентов, включая и дочерние банковские лизинговые компании с низкой стоимостью фондирования. Обострение конкуренции приводит к снижению маржинальности и повышению рисков, связанных с качеством заемщиков и ликвидностью предмета лизинга.

Оказывает влияние на лизинг и рост розничных цен на автомобили. В условиях растущей конкуренции компании стали предлагать клиентам дополнительные услуги, включающие юридическое сопровождение предметов лизинга и техническое обслуживание лизинга. В свою очередь, лизингополучатели стали отдавать предпочтение финансированию с нулевым первым взносом. Увеличился и срок финансирования: большая часть получателей услуги стала предпочитать длительные сроки (4 года и более). Эти новые тенденции привели к снижению прибыли практически во всех сферах лизинга. Резко увеличилось количество запросов на лизинг уже использованной техники и на возвратный лизинг.

Следует отметить, что последствия кризиса и пандемии проявились в сфере лизинга даже сильнее, чем в банковской сфере. На лизинговом рынке одновременно наблюдается резкое снижение спроса в большинстве сегментов, ограничение возможностей фондирования, ухудшение платежной дисциплины и финансового состояния лизингополучателей, а также рост мошенничества. При этом сокращение объемов лизингового бизнеса в 2020 г. произошло на фоне резкого роста неплатежей. Следует подчеркнуть, что банки кредитуют в основном лизинговые компании, созданные ими самими, в то время как доля кредитования лизинга в целом снижается [16].

Несмотря на значительное падение объема нового бизнеса в лизинге, лидерами рынка остаются крупные лизинговые компании с госучастием. Растет концентрация рынка лизинга. Десять крупнейших компаний, несмотря на существующие и у них проблемы, контролируют более 80% от объемов нового бизнеса и лизингового портфеля отрасли, причем эта доля предположительно будет увеличиваться (*табл. 1*).

За последние годы выросла региональная концентрация лизинговой отрасли. На долю лизинговых компаний Москвы и Московской области приходится 74% договоров, на долю Санкт-Петербурга – 11% в целом по России. Во всех остальных регионах РФ совокупно было заключено 15% договоров финансовой аренды. В 2020 г. наибольшее количество договоров лизинга было заключено лизингополучателями Москвы – 65%, Московской

области – 11%, Санкт-Петербурга – 10%. Доля лизинговых договоров, заключенных лизингополучателями остальных регионов, составляет всего около 14%⁸. Это свидетельствует о высокой и довольно точечной концентрации лизинговой деятельности. Однако регионы заинтересованы в интенсивном развитии лизингового бизнеса, который позволяет привлекать в них значительные инвестиции, поскольку он является важным источником среднесрочного и долгосрочного финансирования крупных и малых предприятий в разных отраслях, а компании с его помощью могут модернизировать основные фонды, не используя для этого оборотный капитал. В развитии лизинговых отношений в сельском хозяйстве крайне заинтересованы южные регионы страны [17].

Как считают более 40% опрошенных лизингодателей, большинство из них по объемам нового бизнеса показали отрицательные темпы. Рекордное снижение – на 54% к первому полугодю 2019 г. – показал «Сбербанк Лизинг». У «Государственной транспортной лизинговой компании» объем новых сделок лизингодателя (по стоимости имущества) в первой половине 2020 г. сократился на 35%, до 57,6 млрд руб. У «ВТБ Лизинг» объем новых сделок составил 50,6 млрд руб., снизившись по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. на 15%. В то же время новый бизнес «Европлан», занимающего 4-е место в рейтинге, в январе–июне вырос на 5% к результату аналогичного прошлого периода (до 41,9 млрд руб.). Объем нового бизнеса «Газпромбанк Лизинг» за первое полугодие составил 32,6 млрд руб., снизившись всего на 3%, у «Альфа-Лизинга» – рост на 9%, до 29,7 млрд руб., у «Балтийского лизинга» – рост на 8%, до 26,7 млрд руб. Значительного прироста нового бизнеса в первом полугодии (17%) удалось добиться компании «Сименс Финанс», что позволило ей подняться на две позиции в ранкинге (с 10-го на 8-е место) с показателем 23,4 млрд руб.

Произошло снижение доли лизинга в ВВП и по итогам 2020 г. Подобная ситуация уже наблюдалась в период кризисов 2008–2009 и 2014–2015 гг. По оценкам НРА⁹, снижение ВВП в 2020 г. составило 4–6%. На фоне сокращения инвестиций в основной капитал ожидалось сжатие рынка лизинга на 30–50%, поскольку первое, что сокращают предприятия в кризис, – это инвестиционные программы (рис. 4).

Поддержка государства

Возможности лизинга как инвестиционного инструмента в России недооценены. Так, в объеме ВВП России он составляет около 1,4%, а его доля среди инвестиций в основные фонды предприятий страны – всего 5%,

⁸ Федресурс подсчитал предметы лизинга. URL: <https://all-leasing.ru/analytic/detail/1034645/>

⁹ Рынок лизинга в условиях пандемии: вакцина от спада. Аналитический обзор НРА.
URL: http://ra-national.ru/sites/default/files/slide_img/Review_Leasing_NRA_1H2020_September%202020.pdf

тогда как в Европе она достигает 30%. Россия значительно отстает от США, которые являются мировым лидером лизингового рынка.

В соответствии с Федеральным законом «О финансовой аренде (лизинге)»¹⁰ мерами государственной поддержки деятельности лизинговых организаций может быть достаточно широкий спектр мероприятий, включая:

- разработку и реализацию федеральной программы развития лизинговой деятельности в Российской Федерации или в отдельном регионе;
- создание залоговых фондов для обеспечения банковских инвестиций в лизинг;
- долевое участие государственного капитала в создании инфраструктуры лизинговой деятельности;
- финансирование из федерального бюджета и предоставление государственных гарантий, а также инвестиционных кредитов, налоговых и кредитных льгот лизинговым компаниям в целях создания благоприятных экономических условий для их деятельности по реализации лизинговых проектов;
- совершенствование нормативно-правовой базы и другие [18].

Государство уделяет значительное внимание отрасли из-за ее важности и внушительных объемов бюджетных средств, выделяемых на ее поддержку. Совокупный портфель лизинговых компаний достигает 5 трлн руб., что делает его вторым по объему рынком финансовых инструментов в России после банковских кредитов. Также российский рынок лизинга занимает второе место после Китая среди развивающихся экономик¹¹. Ежегодно из федерального бюджета выделяются средства на поддержку лизинга, которые включают субсидии, целевые взносы в уставный капитал государственных лизинговых компаний и другие меры господдержки.

Государственные федеральные программы субсидирования существуют на рынке лизинга уже несколько лет, и они в определенной мере симулировали развитие лизинга в отдельных сегментах рынка.

В настоящее время на рынке лизинга действует несколько программ по льготному лизингу от Минпромторга России, Фонда развития промышленности и прочих ведомств. Благодаря этим программам лизингополучатели имеют возможность получить скидки на аванс или льготные займы. Среди них такие крупные программы, как «Автопром»,

¹⁰ О финансовой аренде (лизинге): Федеральный закон от 29.10.1998 № 164-ФЗ (ред. от 16.10.2017). URL: http://consultant.ru/document/cons_doc_LAW_20780/

¹¹ Минфин России: «Лизинговая отрасль должна быть прозрачной и понятной». URL: <https://fedleasing.ru/articles/gospodderzhka/minfin-rossii-lizingovaya-otrasl-dolzha-byt-prozrachnoy-i-ponyatnoy/>

«Доступная аренда», «Лизинговые проекты» и целый ряд специфических отраслевых проектов в сфере железнодорожного, водного транспорта и авиации. Развиваются региональные программы субсидирования лизинга, которые подстраиваются под нужды и особенности местных рынков и могут использоваться в качестве антикризисных мер.

В 2014 г. по инициативе Министерства промышленности и торговли РФ путем преобразования Федерального государственного автономного учреждения «Российский фонд технологического развития» создан Фонд развития промышленности (ФРП), который финансирует лизинг оборудования для технологического перевооружения и модернизации основных производственных фондов российских предприятий по госпрограмме «Лизинговые проекты». Промышленные предприятия при расширении производства и обновлении основных средств с использованием механизма лизинга могут получить¹² поддержку федерального ФРП, которая направлена на оказание помощи в технологическом перевооружении и модернизации основных производственных фондов российских компаний. Однако это относится только к компаниям, работающим в приоритетных областях. Для реализации новых промышленных проектов Фонд предоставляет целевые займы по ставке 1,3 и 5% годовых сроком до 7 лет в объеме от 5 до 500 млн руб., стимулируя приток прямых инвестиций в реальный сектор экономики. Займы предоставляются для финансирования от 10 до 90% первоначального взноса (аванса) лизингополучателя, составляющего от 10 до 45% от стоимости приобретаемого в рамках договора промышленного оборудования. Для получения поддержки предприятие должно обратиться в одну из аккредитованных при Фонде лизинговых компаний с заявкой на приобретение оборудования. В случае одобрения заявки лизингополучателю предложат заключить одновременно два договора: с лизинговой компанией и ФРП. Преимущества данной госпрограммы следующие: минимальное удорожание предмета лизинга; возможность получения финансирования в больших объемах и на длительные сроки; возможность модернизации устаревшего производства и расширения промышленных объектов с минимальными вложениями; значительное снижение финансовой нагрузки на бизнес; ускоренная амортизация и экономия по налогу на прибыль¹³.

Постановлением Правительства РФ от 27.12.2019 № 1908 утверждены правила¹⁴ предоставления субсидий из федерального бюджета на

¹² Фонд развития промышленности. URL: <https://frprf.ru/o-fonde/>

¹³ Госпрограмма «Лизинговые проекты» (Программа № 5). URL: <https://gpbl.ru/gosprogrammy/lizingovye-proekty/>

¹⁴ Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на стимулирование спроса и повышение конкурентоспособности Российской промышленной продукции и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации: пост. Правительства РФ от 27.12.2019 № 1908 (ред. от 02.09.2020).

стимулирование спроса и повышение конкурентоспособности российской промышленной продукции. Так, правительство намерено заменить ряд разрозненных мер субсидирования, в том числе прямого финансирования производителей, на единую лизинговую субсидию. Кроме того, правительство утвердило новый механизм единой лизинговой субсидии, который был разработан Минпромторгом России в рамках действующей системы мер поддержки промышленности. Участниками программы могли стать лизинговые компании, которые взяли бы на себя обязательства по закупке и передаче в лизинг на льготных условиях промышленной продукции. Цель нового механизма – провести модернизацию производств лизингополучателей, повысить их конкурентоспособность, а также стимулировать спрос на отечественную промышленную технику и оборудование. Предусмотренный объем поддержки на 2020 г. по программе так называемой единой лизинговой субсидии, утвержденной в конце 2019 г., составлял 9,8 млрд руб., на 2021 г. – 18,7 млрд руб., на 2022 г. – 18,5 млрд руб. В начале 2020 г. правительство приостановило применение механизма единой лизинговой субсидии, распределив господдержку по нескольким отраслевым программам.

В настоящее время субсидии предоставляются Министерством промышленности и торговли РФ в пределах лимитов бюджетных обязательств на условиях квалификационного отбора в размере фактически недополученного дохода, возникшего вследствие предоставления лизингополучателю при уплате авансового платежа единовременной скидки в размере от 20 до 50% цены приобретения оборудования на период 2020–2022 гг. При этом размер субсидии не может превышать размера скидки, фактически предоставленной лизингополучателю, а также предельные размеры, предусмотренные для одного промышленного предприятия в соответствующей отрасли промышленности. Лизинговая субсидия должна стимулировать увеличение выпуска конкурентоспособной российской продукции за счет обновления производственных мощностей предприятий.

В 2020 г. было подписано постановление о льготном лизинге оборудования для легкой промышленности. Предприятиям данной отрасли будет доступна скидка до 50% от цены оборудования, полученного по договору лизинга. Этой поддержкой смогут воспользоваться компании, которые реализуют инвестиционные проекты, направленные на модернизацию производства. Стоимость такого проекта должна быть не менее 50 млн руб. При этом договор лизинга заключается минимум на 24 месяца, а максимальный объем субсидии, за счет которой предоставляется скидка, ограничен 200 млн руб. Получить компенсацию смогут только те российские организации, которые не имеют долгов по налоговым и страховым обязательствам и не находятся в стадии ликвидации или банкротства.

Разрабатываются меры поддержки отрасли нефтегазового машиностроения. Российская нефтегазовая промышленность в первом полугодии 2020 г. столкнулась с экономическими вызовами, связанными не только с последствиями пандемии, но снижением цен на нефть и падением курса рубля на фоне роста курса доллара США. В нефтегазовом сегменте ввиду волатильности цен на сырье и существенных сроков проектов последствия текущей ситуации могут остро проявиться в 2021 г. (если рынок не стабилизируется). В этих условиях к уже работающим мерам государственной поддержки предприятий нефтегазового машиностроения Министерство промышленности и торговли РФ разработало механизм субсидирования лизинга. В первую очередь это касается поддержки компаний – владельцев буровых установок, которые при покупке новой российской буровой установки могут получить субсидию Минпромторга России в размере до 30% ее стоимости, если утилизируют старую. Применение данного механизма позволит снизить не только стоимость предмета лизинга, но и авансовый платеж, что будет стимулировать в том числе и спрос на оборудование российского нефтегазмаша.

Минпромторг России оказывает поддержку компаниям нефтегазового машиностроения на всех этапах жизненного цикла: от поддержки научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, помощи в продвижении новой продукции на рынок – до проведения мероприятий, связанных с модернизацией производств в соответствии с программой ФРП. Правительство РФ приняло пакет мер поддержки системообразующих предприятий, расширив их возможности доступа к государственным гарантиям, отсрочкам и рассрочкам по уплате налогов, а также возможности получения льготных кредитов на текущую деятельность.

Правительство РФ отказывается от прямого субсидирования отрасли сельскохозяйственного машиностроения в пользу системы льготного лизинга для заказчиков, заменив прямое субсидирование на субсидирование лизинговых механизмов в сегменте производства сельхозтехники и оборудования, которые будут поставляться на внутренний рынок страны. Развитию агропромышленного комплекса в стране уделяется большое внимание, и эта сфера рассматривается как перспективная для рынка лизинговых услуг. Развитие сельского хозяйства в современных условиях должно происходить с использованием новой современной техники, приобрести которую при недостатке собственных средств можно именно в лизинг.

В 2020 г. в период кризиса и в условиях пандемии более 45 млрд руб. выделено государством на поддержку российского автопрома, ситуация в котором ухудшилась в том числе и в связи с падением цен на нефть. Большинство автомобилей (около 80–90%) не были бы проданы и,

соответственно, произведены, если бы не меры государственной поддержки. По прогнозам экспертов, сегмент автолизинга в 2021 г. может вырасти на 12%, однако проблемы развития этого бизнеса также связаны с ростом цен на горючие и смазочные материалы, а также ростом цен на автомобили.

Благодаря действующей государственной программе льготного лизинга «Автопром» в 2020 г. автолизинг показал рост. С 2017 г. в рамках государственной программы льготного лизинга предприятия, производство которых находится в России, могут получить в лизинг автотранспорт, выпущенный в 2020 г. Заключив договор лизинга на покупку колесной коммерческой техники российского производства, можно получить скидку до 10% на каждое транспортное средство, при этом максимальная экономия составит до 500 тыс. руб. на один автомобиль.

Лизинг стал неотъемлемым инструментом развития рынка такси и каршеринга в России. Росту рынка и его проникновению в продажи автомобилей способствует активная работа лизинговых компаний. В конце 2020 и в 2021 г. в этом сегменте ожидается достаточно существенный рост по причине старения автопарка, роста потребности бизнеса в автомобилях, а также по причине того, что лизинг представляет собой более легкий для бизнеса способ получить автомобиль по сравнению с кредитом. Тенденция роста доли продаж в лизинг легковых автомобилей обычно усиливается в кризисные годы. В 2021 г. в Москве и далее будет оказываться поддержка развитию каршеринга, поскольку этот сервис популярен среди жителей, кроме того, он помогает улучшить транспортную ситуацию в городе за счет рационального использования автомобилей.

В 2020 г. подписано постановление о субсидировании автолизинга для каршеринговых компаний. Государство будет субсидировать расходы на приобретение автомобильной техники каршеринговыми компаниями и арендодателями, работающим по упрощенной системе налогообложения. Скидка предоставляется на авансовый платеж по договору операционного лизинга до 25% стоимости транспортного средства в рамках программы «Доступная аренда», но она может составлять для легкового автомобиля не более 350 тыс. руб., для легкового коммерческого – 500 тыс. руб., для остальных типов техники – 900 тыс. руб. Основное условие программы – транспортное средство должно быть произведено в России. Под условия программы господдержки «Доступная аренда» подпадают договоры операционного лизинга сроком не менее 18 мес., по окончании этого срока транспортное средство должно быть возвращено лизингодателю. При этом передаваемые в аренду автомобили должны быть оснащены оборудованием, обеспечивающим спутниковую навигацию и передающим экстренные вызовы и иную информацию в соответствии с межгосударственным стандартом ГЛОНАСС. На поддержку оперлизинга автомобилей и каршеринга по программе «Доступная аренда» Минпромторг России

планировал потратить в 2020 г. 2,5 млрд руб., на субсидии по договорам финансового лизинга – 8 млрд руб. Ожидается, что субсидии по этим двум программам позволят российским автозаводам в течение года значительно увеличить продажи¹⁵. В 2021 г. господдержка спроса на автомобили, заложенная в бюджет, составит почти 15 млрд руб. по сравнению с 12,5 млрд на 2020 г. Однако фактически в 2020 г. в результате дополнительных мер правительства по льготному автокредитованию и лизингу было выделено 33 млрд руб¹⁶.

В сегменте грузового автотранспорта доминируют такие сегменты, как перевозка грузов, утилизация отходов, оптовая торговля стройматериалами, лесозаготовки, аренда автотранспорта и спецтехники. В топ-5 брендов грузовиков, проданных в лизинг в 2019–2020 гг., входят КАМАЗ (38,4%), Volvo (12,8%), ГАЗ (11,8%), MAN (8,4%), МАЗ (4,4%).

Предполагается, что и в дальнейшем более 50% грузовых автомобилей будет реализовываться по лизинговым схемам. Данному процессу способствует политика Правительства РФ, поддерживающая конечного потребителя субсидированием авансового платежа по лизингу. Лизинговые компании в последнее время активно предоставляют специальные условия на покупку грузовой автотехники в рамках совместных с производителями программ, например «КАМАЗ-Лизинг».

Другим, не менее важным фактором роста является устаревший автопарк. Согласно данным «Автостата», средний возраст грузовых автомобилей – старше 21 года, причем у 64,7% всех грузовых автомобилей в стране возраст достигает более 15 лет¹⁷. Российский грузовой автопарк нуждается в обновлении, и лизинг в этом смысле – наиболее выгодный инструмент. Прогнозируется, что правительственные меры позволят сохранить долю реализовываемых тяжелых грузовых автомобилей в лизинг на достаточно высоком уровне и в последующие годы.

Одним из вариантов реализации комплексной программы модернизации общественного транспорта в городских агломерациях может стать конкурентный доступ к госфинансированию, аналогичный механизму единой лизинговой субсидии, который был разработан Минпромторгом России в 2019 г. Чем лучшие условия заявляет лизинговая компания, чем больше автобусов, троллейбусов и трамваев она готова профинансировать за один и тот же объем государственных средств, тем большую субсидию она получает. Однако ограничение доступа к субсидиям на обновление городского общественного транспорта для большинства лизинговых компаний, одобренное правительством РФ, ведет к неэффективному

¹⁵ Правительство утвердило субсидии для оперлизинга автомобилей и каршеринга. URL: <https://fedleasing.ru/articles/gospodderzhka/pravitelstvo-utverdilo-subsidii-dlya-operlizinga-avtomobiley-i-karsheringa>

¹⁶ Машинам не развернуться в бюджете. URL: <https://kommersant.ru/doc/4519440>

¹⁷ Автостат. URL: <https://autostat.ru/infographics/43258/>

расходованию государственных средств и бюджетов регионов. Так, согласно принятому в июне постановлению Правительства РФ № 867, субсидия на приобретение в лизинг городских автобусов предоставляется только «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК, 100% принадлежит РФ в лице Минтранса России), хотя свои услуги готовы предложить и другие крупные лизингодатели¹⁸.

Госпрограмма Министерства промышленности и торговли РФ «Лизинг строительно-дорожной и коммунальной техники» делает доступной скидку на лизинг спецтехники в размере до 15% от стоимости предмета лизинга для Дальневосточного и Сибирского ФО, Калининградской, Архангельской, Мурманской областей, Ненецкого и Ямало-Ненецкого АО, республик Карелия, Коми, Крым и г. Севастополя. Для остальных регионов скидка составляет 10%. Цель программы – субсидирование аванса по лизингу строительно-дорожной и коммунальной спецтехники, а с 2020 г. программа включает также и сельскохозяйственную технику. Непосредственно с этой программой связана реализация госпрограммы «Развитие транспортной системы до 2021 г.», а также модернизация и расширение магистральной инфраструктуры, согласно которым предполагается увеличение объемов автодорожного строительства, что, в свою очередь, потребует дополнительных ресурсов и техники, которую проще и выгоднее приобрести в лизинг. Предприятия могут взять в лизинг технику со скидкой до 15% от ее стоимости. Техника должна быть выпущена не ранее 2017 г. и произведена на территории России. Лимит на одну лизинговую компанию в рамках программы составляет 900 млн руб.

В рамках поддержки сектора внутреннего водного транспорта, в частности, морских и речных круизных перевозок, правительство выделит 320 млн руб. на исполнение лизинговых договоров. Обсуждаются также меры по льготным кредитам, переносу уплаты страховых взносов и др. Таким образом, постепенно отрасль восстановится, и возможно, часть недополученной выручки можно будет восполнить за счет продления навигационного периода.

Одним из новых направлений в 2018–2020 гг. стало применение лизинга в государственной программе реформирования системы обращения с твердыми коммунальными отходами (ТКО). Реформа в сфере обращения с ТКО предполагает несколько этапов. Первый – это создание структуры регионального оператора, второй этап предполагает строительство практически каждым региональным оператором мусоросортировочного комплекса. Создание таких объектов включено в территориальную схему каждого региона. В результате появилась необходимость в модернизации старых и строительстве новых полигонов ТКО, перерабатывающих

¹⁸ «ВТБ Лизинг» выступает за конкурентный доступ к субсидиям на автобусы.

URL: <https://fedleasing.ru/articles/gospodderzhka/vtb-lizing-vystupaet-za-konkurentnyy-dostup-k-subsidiyam-na-avtobusy/>

предприятий. Все это – дополнительное оборудование, стоимость которого измеряется десятками миллиардов рублей возможного лизинга. Кроме того, есть необходимость в модернизации старых и строительстве новых полигонов ТКО, перерабатывающих предприятий.

Кризис 2020 г., обострившийся в результате пандемии, вынудил российские лизинговые компании обратиться в банки за реструктуризацией действующих кредитных договоров на общую сумму 246 млрд руб. Банки, в свою очередь, одобрили 94% таких заявок на сумму 238 млрд руб. Столь значительный объем реструктурированных кредитов для лизингодателей обеспечен благодаря принятию Банком России антикризисных решений. Так, установлены льготы по начислению резервов банками по реструктурированным кредитам с лизинговыми компаниями, то есть банкам под реструктуризацию таких кредитов разрешено не создавать дополнительных резервов. Кроме того, в самый разгар пандемии – весной и в начале лета 2020 г. – Банк России создал инструмент целевой господдержки отрасли общим объемом 500 млрд руб. с одновременным снижением ключевой ставки до 4,25%. В пределах этой суммы банки могут получить необеспеченные кредиты по ставке 2,5% годовых под лизинговые или кредитные сделки с малым и средним бизнесом. Доступ к программе предоставляется лизингодателям без ограничений по сумме и срокам лизинговых договоров на любые виды имущества, но только для новых сделок с МСП. Банки самостоятельно принимают решение о том, какую часть выделенных средств запросить под кредиты для МСП, а какую – под лизинговые сделки.

Благодаря помощи со стороны государства российские лизинговые компании одобрили своим клиентам реструктуризацию действующих договоров на гораздо большую сумму – не менее 689 млрд руб., или 22% совокупного портфеля. Эти данные получены в результате опроса руководителей крупнейших лизинговых компаний, представляющих 75% всего совокупного портфеля, или 63% выручки лизинговой отрасли. Первоначальные ожидания были намного хуже: предполагалось, что будет реструктурировано около 43% портфеля лизинговых компаний¹⁹.

Итак, лизинг, как следует из практики и последних исследований специалистов, представляет собой механизм развития инвестиций и предпринимательства и вносит значительный вклад в развитие промышленности и сельского хозяйства – базовых отраслей экономики России [19]. Государство продолжит стимулировать деятельность лизинговых компаний, действующих в различных отраслях, меняя свои подходы и приоритеты в зависимости от ситуации, складывающейся в экономике.

¹⁹ Банки одобрили лизингодателям реструктуризацию кредитов на 238 млрд руб.
URL: <https://fedleasing.ru/articles/gospodderzhka/banki-odobrili-lizingodatelayam-restrukturizatsiyu-kreditov-na-238-mlrd-rub/>

Заключение

В целом лизинг в экономически нестабильные периоды выступает одним из инструментов финансирования инвестиций и стимулирования развития приоритетных отраслей экономики. Однако лизинговый рынок испытывает трудности в развитии, поскольку он очень зависим от тенденций, наблюдаемых в экономике и стабильности на финансовом рынке, доступности и стоимости источников финансирования лизинговых компаний, объемов государственной поддержки, а также санкций со стороны западных стран. Лизинговые компании столкнулись с серьезными проблемами, к числу которых относятся снижение спроса на лизинговые услуги из-за остановки работы многих компаний, рост просроченной задолженности по лизингу, сокращение объема финансирования лизинговых компаний, падение курса рубля.

Основными факторами сохранения спроса на лизинг в условиях стагнации экономики, усиленной пандемией, могут стать увеличение объемов государственной поддержки лизинговой деятельности, высокий уровень износа основных фондов предприятий и острая необходимость их замены или модернизации, снижение кредитоспособности организаций и невозможность получения кредита на развитие.

В настоящее время лизинговое финансирование является востребованным источником развития бизнеса в сфере промышленного производства, сельского хозяйства, строительства транспортной инфраструктуры и развития транспорта. Он способствует ускоренной модернизации основных фондов, обновлению производственного оборудования, созданию и внедрению новых технологий.

Российский рынок лизинговых услуг при учете определенных факторов имеет высокий потенциал роста, но только при государственной поддержке и выполнении мер по увеличению надежности и прозрачности сделок.

Оздоровлению ситуации в отрасли и стабилизации рынка помогут следующие меры: реструктуризация банками кредитов лизингодателей; ускоренное возмещение НДС из бюджета по имуществу, предназначенному для передачи в лизинг; возможность освобождения или отсрочки по уплате авансовых платежей по транспортному налогу.

Основная проблема, которую лизинговые компании пытаются ослабить, и в разрешении которой рассчитывают на поддержку государства, заключается в предотвращении нарушения баланса поступающих лизинговых платежей и обязательств по погашению кредитов. Помощь лизингодателям должна состоять из комплекса мер, включающих дотации государства на субсидирование аванса лизингополучателей при покупке различных видов техники.

В значительной степени помощь государства должна быть направлена лизингополучателям для поддержания их финансовой устойчивости, предотвращения банкротства, сохранения рабочих мест и недопущения снижения объема производимой продукции и оказываемых ими услуг.

Таблица 1

Лидеры по объему сделок по субъектам бизнеса в РФ, 2020 г.

Table 1

Leaders by the volume of deals, by business agents in the Russian Federation, 2020

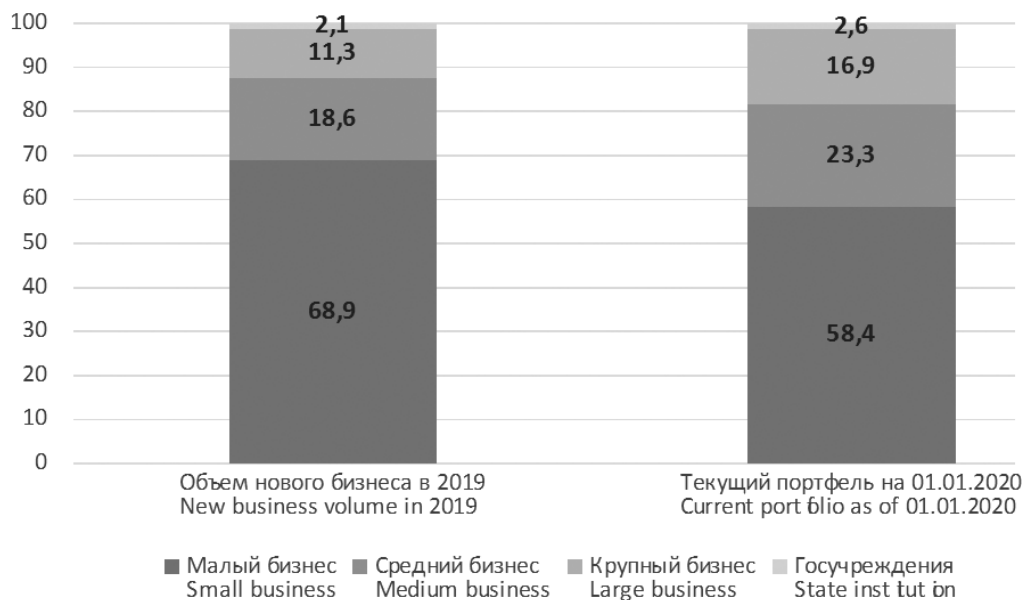
Место	Лизинговая компания	Объем нового бизнеса, млн руб.	Текущий портфель (на 01.01.2020), млн руб.
Топ-5 компаний в сегменте лизинга для малого бизнеса с годовой выручкой до 800 млн руб.			
1-е	ГК «Ураллизинг»	10 136	...
2-е	ГК «Балтийский Лизинг»	6 844	7 331
3-е	Уралбизнеслизинг	4 223	7 068
4-е	CARCADE	3 477	3 867
5-е	Элемент Лизинг	2 749	3 412
Топ-5 компаний в сегменте лизинга для малого бизнеса с годовой выручкой от 800 млн до 2 млрд руб.			
1-е	Эксперт-Лизинг	5 457	7 761
2-е	Уралбизнеслизинг	821	1 663
3-е	ГК «Балтийский Лизинг»	718	954
4-е	ГК «Интерлизинг»	497	564
5-е	ГК «Ураллизинг»	334	...
Топ-5 компаний в сегменте лизинга для малого бизнеса с годовой выручкой более 2 млрд руб.			
1-е	Эксперт-Лизинг	2 222	2 842
2-е	ГК «Челиндлизинг»	1 467	2 898
3-е	ГК «Интерлизинг»	565	896
4-е	ГК «Балтийский Лизинг»	491	716
5-е	ГК «ПР-Лизинг»	222	356

Источник: аналитический центр «Эксперт», по результатам анкетирования лизинговых компаний

Source: Ekspert Analytical Centre, based on the survey of leasing companies

Рисунок 1
Структура клиентской базы лизинговых операторов

Figure 1
The composition of the clientele of lease operators

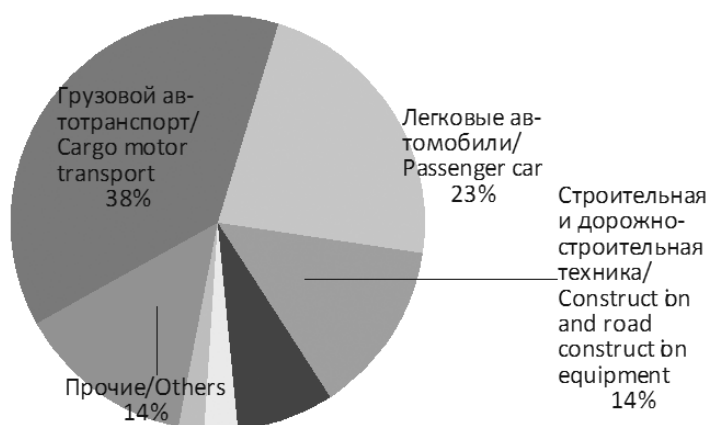


Источник: построено автором на основе данных лизинговых компаний

Source: Authoring based on leasing companies' data

Рисунок 2
Структура российского рынка лизинга по отраслям, %

Figure 2
The structure of the Russian lease market by sector, percentage



Источник: построено автором на основе данных лизинговых компаний

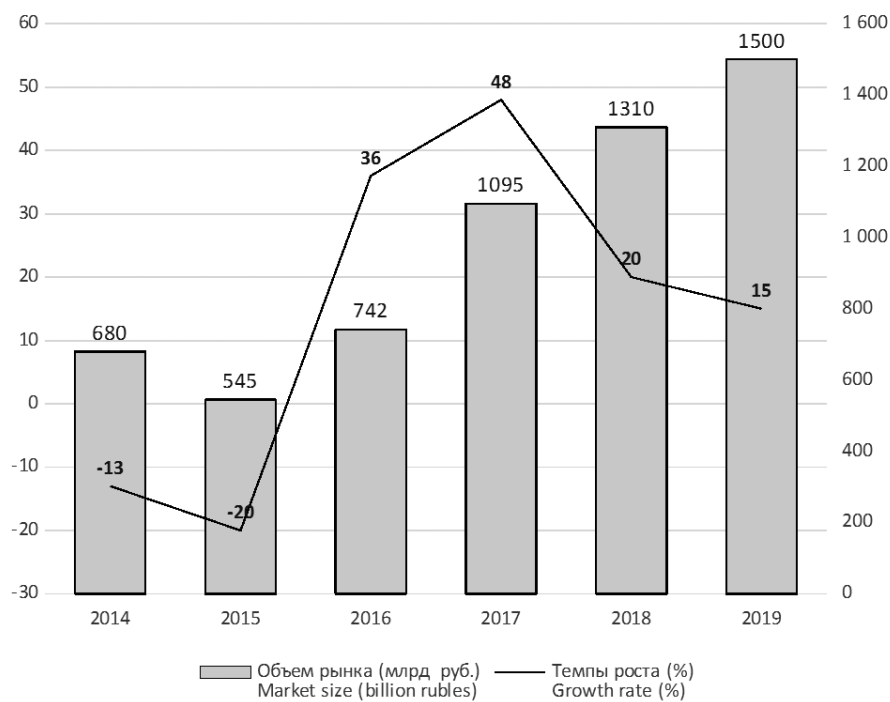
Source: Authoring based on leasing companies' data

Рисунок 3

Изменение объемов нового бизнеса лизинговых компаний в 2014–2019 гг.

Figure 3

Changes in the scale of new business of leasing companies, 2014–2019



Источник: построено автором на основе данных лизинговых компаний

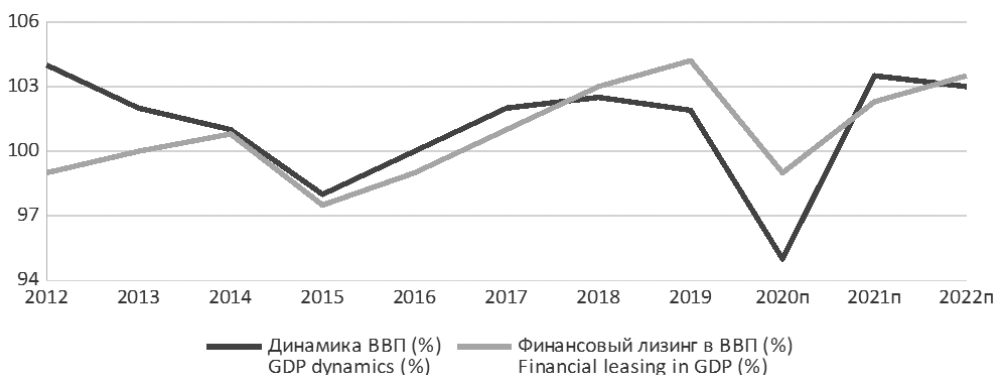
Source: Authoring based on leasing companies' data

Рисунок 4

Динамика ВВП и доля финансового лизинга в ВВП, %

Figure 4

Trends in GDP and percentage of finance lease in GDP, percentage



Источник: построено автором на основе данных лизинговых компаний

Source: Authoring based on leasing companies' data

Список литературы

1. Морозко Н.И. Технологии финансирования деятельности малых организаций. М.: ИНФРА-М, 2016. 319 с.
URL: <https://znanium.com/read?id=14305>
2. Гребенник В.В., Арутюнян А.В. Пути повышения использования лизинга в финансировании капитальных вложений // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ». 2016. Т. 8. № 3.
URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/120EVN316.pdf>
3. Голубева Е.В. Преимущества и перспективы развития лизинга в современных российских условиях // Молодой ученый. 2017. № 7. С. 230–233. URL: <https://moluch.ru/archive/141/39640/>
4. Газман В.Д. Преодоление стереотипов в лизинге // Вопросы экономики. 2017. № 2. С. 136–152.
URL: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2017-2-136-152>
5. Гребнева Т.В. Лизинг в РФ: достоинства и недостатки лизинговых операций // Новая наука: опыт, традиции, инновации. 2020. № 3-1. С. 78–81.
6. Кознов А.Б. Лизинг как источник финансирования инвестиций российских организаций в основной капитал // Социально-экономические науки и гуманитарные исследования. 2016. № 12. С. 76–82.
7. Кузнецов Д.В., Новокупова И.Н., Румянцева Р.Н. Проблемы и перспективы развития лизинга в России как источника финансирования инвестиций // Экономический анализ: теория и практика. 2013. Т. 12. Вып. 18. С. 36–45. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-i-perspektivy-razvitiya-lizinga-v-rossii-kak-istochnika-finansirovaniya-investitsiy>
8. Макарова В.И. Лизинг как инструмент обновления основных средств и обеспечения экономической безопасности предприятия // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2016. Т. 2. № 2. С. 61–67.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/lizing-kak-instrument-obnovleniya-osnovnyh-sredstv-i-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-predpriyatiya/viewer>
9. Белкин С.С. Анализ современного состояния лизингового рынка в Российской Федерации // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2017. Т. 4. С. 25–36.
URL: <https://e-koncept.ru/2017/770308.htm>
10. Турбина Н.М., Дорожкина Н.И. Лизинг как форма финансирования капитальных вложений // Социально-экономические явления и

- процессы. 2017. Т. 12. № 4. С. 61–65. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/lizing-kak-forma-finansirovaniya-kapitalnyh-vlozheniy>
11. Колесникова Ю.С., Фатхуллин А.Р. Лизинг как форма инвестиционной деятельности // Вестник экономики, права и социологии. 2018. № 3. С. 23–26. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/lizing-kak-forma-investitsionnoy-deyatelnosti/viewer>
 12. Шалдохина С.Ю. Формирование финансового механизма лизинговой деятельности // Экономика и предпринимательство. 2014. № 10. С. 936–938.
 13. Самвелян Р.В. Перспективы развития рынка лизинга. Пути повышения эффективности лизинговой деятельности в России // Финансы и кредит. 2011. Т. 17. Вып. 3. С. 72–77. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-rynka-lizinga-puti-povysheniya-effektivnosti-lizingovoy-deyatelnosti-v-rossii>
 14. Турбина Н.М., Косенкова Ю.Ю. Международный опыт использования лизинга // Социально-экономические явления и процессы. 2017. Т. 12. № 3. С. 167–170. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-opyt-ispolzovaniya-lizinga>
 15. Горовец Н.А. Российский рынок лизинга: современное состояние и тенденции развития // Научный вестник: финансы, банки, инвестиции. 2019. № 2. С. 110–118. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskiy-rynok-lizinga-sovremennoe-sostoyanie-i-tendentsii-razvitiya/viewer>
 16. Дьякова В.А., Ершова Н.Б. Роль лизинговых компаний в экономике Российской Федерации // Вестник университета. 2019. № 2. С. 87–94. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-lizingovyh-kompaniy-v-ekonomike-rossiyskoy-federatsii/viewer>
 17. Кузьмина Э.В. Тенденции и перспективы развития лизинга как актуального финансового инструмента инвестиций в южных регионах России // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 3: Экономика. Экология. 2019. Т. 21. № 2. С. 56–65.
 18. Журавская Н.С. Особенности лизинговых правоотношений с позиции оценки правовой природы договора финансовой аренды // Таврический научный обозреватель. 2016. № 12-2. С. 35–41. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-lizingovyh-pravootnosheniy-s-pozitsii-otsenki-pravovoy-prirody-dogovora-finansovoy-arendy/viewer>
 19. Николаева Т.П., Николаева Т.Е. Особенности лизинга на современном этапе развития экономики России // Проблемы экономики и юридической практики. 2018. № 6. С. 257–261.

URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-lizinga-na-sovremennom-etape-razvitiya-ekonomiki-rossii/viewer>

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Economic Policy of the State

INVESTMENT IN LEASE: PROBLEMS AND PROSPECTS OF LEASE IN RUSSIA TODAY

Lyudmila D. KAPRANOVA

Financial University under Government of Russian Federation,
Moscow, Russian Federation
KLD-Home@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0001-9130-1252>

Article history:

Article No. 604/2020
Received 26 Oct 2020
Received in revised form
15 November 2020
Accepted 30 Nov 2020
Available online
14 January 2021

JEL classification: E22,
G18, H54, L38

Keywords: leasing,
leasing market, lease
market design,
development
opportunities for lease,
State aid

Abstract

Subject. The article focuses on the current situation, key trends and difficulties in lease operations in Russia as a driver of business investment and economic, investing and innovative activities for the national economic growth.

Objectives. I analyze the evolution of lease as a pipeline of new investment to the real economy of Russia, which is intended to renew, retrofit and upgrade fixed assets in various and the most vulnerable sectors. I also approach it as an indirect mechanism for creating new jobs, reduce costs and improve the production efficiency.

Methods. The study is based on methods of logic, statistical, qualitative and quantitative analysis, and graphic methods of data visualization.

Results. Having analyzed lease operations, I discovered factors catalyzing its development, and determined the future of the lease mechanism in Russia. I considered car lease, lease in manufacturing, agriculture, transport, construction of transport infrastructure, etc. as possible drivers of lease in the country. The article mentions how the State should support lease in the country.

Conclusions and Relevance. The lease market in Russia should develop so that the lease mechanism could be better and more effectively used to ensure the sustainable development of the Russian economy.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2020

Please cite this article as: Kapranova L.D. Investment in Lease: Problems and Prospects of Lease in Russia Today. *National Interests: Priorities and Security*, 2021, vol. 17, iss. 1, pp. 39–66.
<https://doi.org/10.24891/ni.17.1.39>

References

1. Morozko N.I. *Tekhnologii finansirovaniya deyatel'nosti malykh organizatsiy* [Techniques for finance of small businesses]. Moscow, INFRA-M Publ., 2019, 319 p. URL: <https://znanium.com/read?id=14305>

2. Grebennik V.V., Arutyunyan A.V. [Ways to increase the use of leasing in financing of capital investments]. *Internet-zhurnal NAUKOVEDENIE*, 2016, vol. 8, no. 3. (In Russ.) URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/120EVN316.pdf>
3. Golubeva E.V. [Advantages and prospects of the lease development in Russia today]. *Molodoi uchenyi = Young Scientist*, 2017, no. 7, pp. 230–233. URL: <https://moluch.ru/archive/141/39640/> (In Russ.)
4. Gazman V.D. [Overcoming stereotypes in leasing]. *Voprosy Ekonomiki*, 2017, no. 2, pp. 136–152. (In Russ.) URL: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2017-2-136-152>
5. Grebneva T.V. [Lease in the Russian Federation: Strengths and weaknesses of lease]. *Novaya nauka: opyt, traditsii, innovatsii = New Science: Experience, Traditions, Innovation*, 2020, no. 3-1, pp. 78–81. (In Russ.)
6. Koznov A.B. [Leasing as a source of financing for investments of Russian organizations in fixed assets]. *Sotsial'no-ekonomicheskie nauki i gumanitarnye issledovaniya = Socio-Economic Sciences and Studies on Humanities*, 2016, no. 12, pp. 76–82. (In Russ.)
7. Kuznetsov D.V., Novokupova I.N., Rumyantseva R.N. [Problems and prospects of development of leasing in Russia as a source of investment financing]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2013, vol. 12, iss. 18, pp. 36–45. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-i-perspektivy-razvitiya-lizinga-v-rossii-kak-istochnika-finansirovaniya-investitsiy> (In Russ.)
8. Makarova V.I. [Leasing is one of the main means of financing renovation of fixed assets]. *Vestnik Volzhskogo universiteta im. V.N. Tatishcheva = Vestnik of the Volzhsky University named after V.N. Tatishchev*, 2016, vol. 2, no. 2, pp. 61–67. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/lizing-kak-instrument-obnovleniya-osnovnyh-sredstv-i-obespecheniya-ekonomicheskoy-bezopasnosti-predpriyatiya/viewer> (In Russ.)
9. Belkin S.S. [Analysis of the leasing market current state in the Russian Federation]. *Nauchno-metodicheskii elektronnyi zhurnal Kontsept*, 2017, vol. 4, pp. 25–36. (In Russ.) URL: <https://e-koncept.ru/2017/770308.htm>
10. Turbina N.M., Dorozhkina N.I. [Leasing as a form of financing of capital investments]. *Sotsial'no-ekonomicheskie yavleniya i protsessy = Socio-Economic Phenomena and Processes*, 2017, vol. 12, no. 4, pp. 61–65. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/lizing-kak-forma-finansirovaniya-kapitalnyh-vlozheniy> (In Russ.)

11. Kolesnikova Yu.S., Fatkhullin A.R. [Leasing as a form of investment activity]. *Vestnik ekonomiki, prava i sotsiologii = The Review of Economy, the Law and Sociology*, 2018, no. 3, pp. 23–26.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/lizing-kak-forma-investitsionnoy-deyatelnosti/viewer> (In Russ.)
12. Shaldokhina S.Yu. [The formation of the financial mechanism of leasing activity]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Journal of Economy and Entrepreneurship*, 2014, no. 10, pp. 936–938. (In Russ.)
13. Samvelyan R.V. [Ways to improve the efficiency of leasing in Russia]. *Finansy i kredit = Finance and Credit*, 2011, vol. 17, iss. 3, pp. 72–77.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-rynka-lizinga-puti-povysheniya-effektivnosti-lizingovoy-deyatelnosti-v-rossii> (In Russ.)
14. Turbina N.M., Kosenkova Yu.Yu. [International experience of use of leasing]. *Sotsial'no-ekonomicheskie yavleniya i protsessy = Socio-Economic Phenomena and Processes*, 2017, vol. 12, no. 3, pp. 167–170.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-opyt-ispolzovaniya-lizinga> (In Russ.)
15. Gorovets N.A. [Russian leasing market: current state and development trends]. *Nauchnyi vestnik: finansy, banki, investitsii = Scientific Bulletin: Finance, Banking, Investment*, 2019, no. 2, pp. 110–118.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskiy-rynok-lizinga-sovremennoe-sostoyanie-i-tendentsii-razvitiya/viewer> (In Russ.)
16. D'yakova V.A., Ershova N.B. [The role of leasing companies in the economy of the Russian Federation]. *Vestnik universiteta*, 2019, no. 2, pp. 87–94.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-lizingovykh-kompaniy-v-ekonomike-rossiyskoy-federatsii/viewer> (In Russ.)
17. Kuz'mina E.V., Kuz'mina E.S. [Trends and prospects for the development of leasing as an actual financial instrument of investment in the southern regions of Russia]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. 3: Ekonomika. Ekologiya = Journal of Volgograd State University. Economics*, 2019, vol. 21, no. 2, pp. 56–65. (In Russ.)
18. Zhuravskaya N.S. [Distinctive features of lease relationship at the current phase of Russia's economic development]. *Tavricheskii nauchnyi obozrevatel' = Tavria Scientific Reviewer*, 2016, no. 12-2, pp. 35–41.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-lizingovykh-pravootnosheniy-s-pozitsii-otsenki-pravovoy-prirody-dogovora-finansovoy-arendy/viewer> (In Russ.)

19. Nikolaeva T.P., Nikolaeva T.E. [Features of leasing at the present stage of development of the Russian economy]. *Problemy ekonomiki i yuridicheskoi praktiki* = *Economic Problems and Legal Practice*, 2018, no. 6, pp. 257–261. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-lizinga-na-sovremennom-etape-razvitiya-ekonomiki-rossii/viewer> (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.