



О. А. БАРАШКОВ

РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ СПЕЦИФИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ФИНАНСОВОГО ЛИЗИНГА В ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЦЕССАХ

Ключевые слова: финансовый лизинг, инвестиционная деятельность, основные средства, капитальные вложения, реальный сектор экономики, инвестиционная активность, кредитование, финансовые ресурсы, отраслевая структура инвестиций, региональные особенности, производственный потенциал

Key words: financial leasing, investment activity, fixed assets, capital investments, real sector of economy, crediting, financial resources, branch-wise structure of investments, regional peculiarities, production potential

Активно развивающимся направлением сотрудничества предприятий промышленности с финансово-кредитным сектором, особенно в сфере кредитования инвестиционных процессов, технического и технологического перевооружения производства, является лизинг. Интерес к нему как одной из специфических форм кредитования инвестиционной деятельности со стороны ученых и практиков проявляется, помимо всего прочего, и по причине возможной диверсификации источников финансирования инвестиций с точки зрения продолжительности их использования. Он позволяет решить традиционную для российской экономики проблему недостаточности или относительной недоступности долгосрочных источников финансовых ресурсов, поскольку именно это является главным сдерживающим фактором инвестиционной активности.

По материалам проводимого Федеральной службой государственной статистики в 2006—2009 гг. мониторинга организаций, осуществляющих деятельность в области финансового лизинга, можно констатировать, что этот ры-

БАРАШКОВ Олег Александрович, доцент кафедры финансов и кредита Мордовского государственного университета, кандидат экономических наук.

ночный сегмент рос стабильно высокими темпами до середины 2008 г. (объем предоставленных лизинговых кредитов за 2003—2008 гг. вырос более чем в 12 раз) и составлял 12 % в общем объеме средств, привлекаемых для осуществления инвестиционной деятельности в активную часть основных фондов¹. Причем привлекательность этой формы финансирования инвестиционной деятельности оценили не только субъекты малого предпринимательства, но и крупные корпоративные клиенты. Влияние мирового финансового кризиса изменило направленность тенденции. В 2008 г. общий объем заключенных договоров снизился до 372,1 млрд руб. и составил 96,4 % от уровня 2007 г. Снижение абсолютных размеров сумм лизинговых сделок продолжилось и в 2009 г. (264,2 млрд руб., или 71 % от уровня 2008 г.), отражая общее снижение инвестиционной активности и заинтересованности в увеличении объемов кредитования как со стороны предприятий реального сектора экономики, так и системы коммерческих банков.

В контексте нашего исследования представляет интерес структура объектов инвестирования, приобретение которых осуществляется за счет заключения договоров финансового лизинга. На протяжении всего анализируемого периода безусловным лидером являлись транспортные средства, а также машины и оборудование, что свидетельствует о значимой роли лизинга в обновлении активной части основных фондов. Традиционно их доля составляла от 1/3 до 2/3 общего объема инвестированных средств. В то же время обращает на себя внимание факт тесной корреляции последствий кризиса и начавшейся рецессии с динамикой лизинговых операций именно в данной сфере. В 2008 г. совокупный объем заключенных договоров по лизингу машин и оборудования составил 90,3 % от уровня 2007 г., в 2009 г. — только 60,5 % от уровня 2008 г.

Наиболее инновационный компонент основных средств (компьютеры и компьютерные сети) как объект применения лизинговых схем пострадал в наибольшей степени. В 2008 г. объем операций составил 63 % от уровня наиболее успешного 2007 г., в 2009 г. — 88,2 % от уровня 2008 г., сократившись в абсолютном размере почти в 2 раза по сравнению с 2007 г.

По транспортным средствам ситуация менее напряженная, существенный спад объемов кредитования наблюдается только по итогам 2009 г. (76,5 % от 2008 г.). Тенденции в изменении объемов кредитования по отдельным составляющим в сфере транспорта весьма разноплановы, разнонаправлены, носят краткосрочный, а подчас и конъюнктурный характер. Прежде всего это относится к лизингу железнодорожных транспортных средств (темпы роста в 2008 г. — 136,8 %, в 2009 г. — 159,6 %) в рамках масштабных проектов, реализуемых ОАО «Российские железные дороги»². Крайне неоднозначно следует оценивать динамику операций по лизингу судов (в 2007 г. объем операций составил 133,3 % от уровня 2006 г., 2008 г. — 112,5 %, в 2009 г. — только 11,1 %), а также воздушных летательных аппаратов (темпы роста в 2007 г. — более чем в 13 раз, в 2008 г. — 70,9 %, в 2009 г. — 167,5 %).

В то же время набирает обороты такой первоначально недооцененный сегмент для применения финансового лизинга, как приобретение недвижимости (зданий и инженерных сооружений). Почти двадцатикратное увеличение объемов кредитования и рост удельного веса в общем объеме заключенных договоров с 2 % в 2003 г. до 5,3 % в 2009 г. являются тому весомым доказательством. Причем динамика объемов заключенных договоров (133 % в 2008 г. и 102,2 % в 2009 г.) подтверждает склонность хозяйствующих субъектов наращивать капитальные активы, особенно в форме коммерческой недвижимости.

Использование лизинговых схем в агропромышленном комплексе прочно ассоциируется с реализацией приоритетного национального проекта «Развитие АПК», а с 2008 г. — Государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2008—2012 гг. Именно в 2006—2007 гг. наблюдался рост поставок по системе финансового лизинга племенного скота, техники и оборудования для животноводства и промышленного рыбоводства благодаря увеличению уставного капитала ОАО «Росагролизинг», снижению ставки за использование средств и продлению срока лизинга техники и оборудования для животноводческих комплексов и предприятий промышленного рыбоводства (аквакультуры) до 10 лет.

Имеющие место существенные различия в уровне социально-экономического развития субъектов РФ определяют территориальную специфику использования лизинговых схем в процессе осуществления инвестиционной деятельности, а также структуру и направления финансовых вложений в основной капитал. Республика Мордовия находится на втором месте в Приволжском федеральном округе (ПФО) по объему заключенных договоров финансового лизинга, аккумулируя 12,7 % общего объема инвестированных средств. Однако структура вложений уникальна как для ПФО, так и для Российской Федерации в целом. Наибольший удельный вес занимает приобретение транспортных средств (91,85 %), в то время как на приобретение машин и оборудования, а также на капитальное строительство зданий и сооружений средств направляется на порядок меньше.

Анализируя среднюю продолжительность сроков заключаемых договоров финансового лизинга, можно выявить наиболее привлекательные для потенциальных и реальных инвесторов временные диапазоны привлечения средств. Наибольший спрос наблюдается на лизинговые продукты с продолжительностью от 1 года до 3 лет и от 3 до 6 лет. Причем привлекательность сроков корреспондирует с вышеупомянутой структурой заключенных договоров.

Значимый рост количества заключенных договоров продолжительностью свыше 6 лет, отмечаемый в 2003—2005 гг., и столь же значительное его снижение в 2006 г. объясняются изменением общей ситуации на кредитном рынке, снижением уровня процентных ставок по кредитам, ростом объемов долгосрочного кредитования и большей доступностью кредитов с длительными сроками погашения. В этой ситуации появляется возможность рефинансировать свою задолженность на более выгодных условиях, чем и поспешили воспользоваться наиболее серьезные корпоративные клиенты.

Необходимо отметить, что мотивы инвестора, заключающего договор финансового лизинга, не всегда ограничиваются желанием увеличить продолжительность сроков кредитования и учитывают, кроме всего прочего, стоимость привлечения альтернативных источников финансовых ресурсов, динамику коэффициента удорожания, размер комиссионного вознаграждения и налоговую экономию от изменения сроков

полезного использования объекта, получаемого в лизинг. Причем последний фактор наряду со стоимостью и сроками привлечения является решающим.

2008 г. продемонстрировал выравнивание пропорций в структуре договоров финансового лизинга с точки зрения продолжительности их действия. Особенно существенно выросла доля долгосрочных договоров (свыше 6 лет) и договоров продолжительностью менее 1 года, в то время как удельный вес наиболее популярной в прошлые годы формы (от 1 года до 3 лет) сократился более чем на 10 %.

Факторы, определяющие склонность к инвестированию и влияющие на размеры и эффективность капитальных вложений в основные средства, определяются стремлением повысить производственный потенциал, привлечь более эффективные технологии для увеличения объемов производства, снижения издержек и улучшения качества продукции. С другой стороны, они определяются доступностью источников финансирования и кредитования капитальных вложений, эффективностью деятельности самого хозяйствующего субъекта, мерами государственного регулирования и степенью развития сотрудничества с кредитными учреждениями. Поэтому тезис о зависимости размеров инвестиций от способности объекта инвестирования генерировать значимые объемы финансовых ресурсов, обеспечивать динамичный рост объемов производства и реализации продукции, а также рациональную структуру затрат и высокие показатели рентабельности продукции и активов применим при анализе отраслевой структуры лизинговых операций (таблица).

Активное сотрудничество и более высокие темпы роста объемов заключенных договоров в стоимостном выражении, чем в среднем по отраслям и видам экономической деятельности, обеспечили увеличение доли обрабатывающих производств, строительства, а также транспорта и связи. В совокупности они аккумулировали 54,9 % общей стоимости заключенных договоров финансового лизинга в 2007 г. и 67,9 % в 2008 г. Нисходящая тенденция после всплеска в 2005—2006 гг., обусловленного началом реализации приоритетного национального проекта «Развитие АПК», наблюдается в сельском хозяйстве, охоте и лесном хозяйстве. Похожая ситуация, но обусловленная несколько иными причинами, имеет место в добыче полезных ископаемых, производстве

и распределении электроэнергии, газа и воды, а также оптовой и розничной торговле. Анализ уровня и качества взаимодействия предприятий национальной экономики с финансово-кредитными организациями, и лизинговыми компаниями в частности, целесообразно дополнить исследованием факторов, ограничивающих экономическую активность последних (рисунок).

Таблица

Структура договоров финансового лизинга машин, оборудования и транспортных средств по видам экономической деятельности, % от общей стоимости заключенных договоров

Показатель	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.
Лизингополучатели по видам экономической деятельности	100	100	100	100	100	100
В том числе:						
— сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	9,2	10,4	14,6	16,2	8,9	8,5
— добыча полезных ископаемых	4,9	3,8	7,6	10,0	6,7	4,9
— обрабатывающие производства	16,6	16,4	33,3	24,3	27,6	28,8
— производство и распределение электроэнергии, газа и воды	5,3	4,8	8,9	12,7	18,7	5,6
— строительство	10,4	11,4	16,2	14,7	22,9	28,3
— оптовая и розничная торговля	9,9	8,9	6,0	4,3	6,6	5,7
— транспорт и связь	19,0	39,2	7,0	12,0	4,4	10,8
— здравоохранение	2,3	2,1	0,6	0,6	1,1	0,4
— другие виды деятельности	22,4	3,0	5,8	5,2	3,1	7,0

Характерной тенденцией 2008 г., безусловно, отрицательно влияющей на деятельность организаций в сфере финансового лизинга, стал рост финансовых ограничений как следствие мирового экономического кризиса. Это выразилось в росте процентов коммерческого кредита (42,6 %), усложнении процессов получения кредитов (34,4 %), недостатке финансовых средств (41,4 %). Большинство организаций оценило свою деятельность в сфере финансового лизинга в 2008 г. как нормальную, 21 % отметили улучшение экономической ситу-

ации по сравнению с 2007 г. (14 % в 2009 г.), а 32 % — ее ухудшение (12 % в 2009 г.). На 2009 г. 12 % лизинговых компаний прогнозировали улучшение экономической ситуации, а 48 % — ее ухудшение. Результаты 2009 г. оказались более оптимистичными, нежели прогнозы, поэтому на 2010 г. 32 % лизинговых компаний прогнозируют улучшение экономической ситуации, и только 5 % — ее ухудшение.

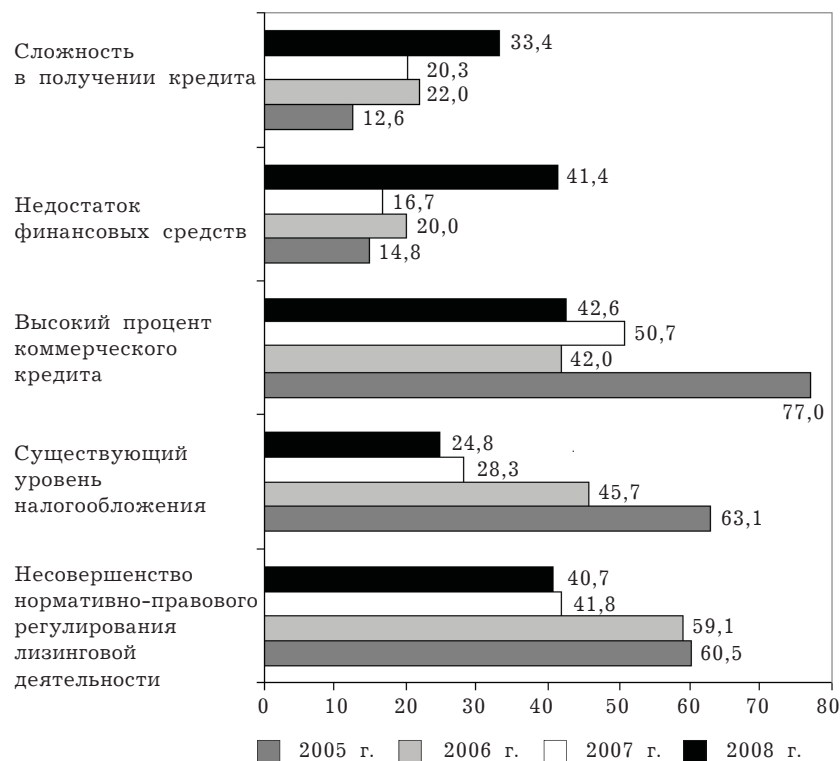


Рисунок. Факторы, отрицательно влияющие на деятельность в области финансового лизинга, % от общего количества организаций

Вместе с тем влияние общерыночных, нефинансовых факторов на деятельность организаций в области финансового лизинга за последние годы несколько изменилось.

Так, сократилось количество факторов, ограничивающих лизинговую деятельность: конкуренция со стороны других

организаций, осуществляющих лизинговую деятельность (с 24,7 % в 2007 г. до 12,1 % в 2008 г.); недостаток квалифицированных специалистов (с 26,5 до 16,1 %); отсутствие страхования рисков лизинговой деятельности (с 20,3 до 16,2 %); существующий уровень налогообложения (с 63,1 до 24,7 %). В то же время следует отметить рост значимости информационной непрозрачности деятельности потребителей (с 10,5 до 18,5 %) и недостаточного спроса на предметы лизинга (с 1,5 до 4,4 %).

Эти ограничения, проявляющиеся в росте стоимости привлекаемых финансовых ресурсов, увеличении административных расходов, связанных с их привлечением, и общем росте кредитных, рыночных, процентных и прочих рисков, были спроецированы на отношения с реальными и потенциальными клиентами. Результатами этого стали относительное ухудшение условий кредитования и меньшая степень сотрудничества, что повлияло в 2009—2010 гг. на инвестиционный климат в целом. Существенную роль в снижении негативных последствий мирового финансового кризиса, устранении причин пессимистичных оценок и прогнозов, восстановлении докризисных объемов кредитования призвано сыграть государство. Хотя и с существенными издержками, но оно все же своевременно поддержало ликвидность банковского сектора, сформировало изначально неплохие условия для роста уровня взаимодействия банковского сообщества и реального сектора экономики, в том числе в сегменте финансового лизинга.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Здесь и далее приводятся данные Федеральной службы государственной статистики за 2006—2009 гг.

² См.: Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р).

Поступила 29.06.10.