



## ОБЪЕДИНЕННАЯ ЛИЗИНГОВАЯ АССОЦИАЦИЯ

196084, Санкт-Петербург, Парфеновская ул, д. 12 стр. 1  
БЦ «Аквилон Линкс», оф. 606  
тел.: +7 (812) 702-50-52

[ula@assocleasing.ru](mailto:ula@assocleasing.ru) <https://www.assocleasing.ru/>

Исх. №86/05 от 12.05.26

**Министру промышленности и торговли  
Российской Федерации  
Алиханову А.А.**

**Уважаемый Антон Андреевич!**

Объединенная Лизинговая Ассоциация (ОЛА) благодарит Министерство промышленности и торговли Российской Федерации за последовательное использование механизма лизинга в программах поддержки промышленности и за конструктивный диалог с лизинговой отраслью. Мы высоко ценим возможность обсуждать возникающие вопросы в процессе реализации действующих программ.

В текущем году будут действовать новые правила программы «Колесная техника» в соответствии с Решением о порядке предоставления субсидии № 22-67653-00568-Р от 11 марта 2026 г. (далее – «Решение»). Эта программа уже много лет является востребованной практически всеми участниками лизингового рынка, и ранее в данной программе ежегодно принимало участие около 50 лизинговых компаний, включая малые и средние.

В 2026 году процесс отбора и правила распределения субсидии претерпели изменения. Установленное Решением требование к минимальному размеру субсидии на одну лизинговую компанию (не менее 1 % от общего объема средств субсидии), по нашим оценкам, может привести к тому, что фактически в отборе смогут участвовать существенно меньшее количество компаний.

Значительное сокращение круга потенциальных участников вызывает у ОЛА обеспокоенность, поскольку под исключение из программы попадают малые и средние лизинговые компании, которые на протяжении многих лет добросовестно участвовали в отборах (и сейчас обращаются в ОЛА с вопросами), в том числе обеспечивая доступность отечественной техники для конечных лизингополучателей – субъектов малого и среднего предпринимательства.

ОЛА, представляя интересы всех членов лизингового сообщества - как крупных компаний, имеющих безусловное конкурентное преимущество, так и небольших компаний, просит обратить внимание на возможные долгосрочные последствия такого подхода для эффективности программы. Ограничение конкуренции в рамках программы может повлечь за собой риски снижения доступности лизинговых услуг и потенциального удорожания базовой лизинговой ставки для эксплуатанта транспортного средства. Также отмечаем, что применяемый механизм конкурсного распределения может привести в перспективе к снижению реальной скидки и, соответственно, к снижению эффекта субсидии на рост реализации целевой группы техники.

Дополнительно, по нашему мнению, установление высокого порога минимального размера субсидий несет в себе риск неполной выборки выделенного бюджета. Практика показывает, что крупные участники рынка могут столкнуться с ограничениями по объему и срокам заключения новых сделок, попадающих под условия субсидирования, что способно привести к образованию остатка нераспределённых средств. В таком случае возникает необходимость последующего перераспределения субсидии, что создает дополнительную административную нагрузку как для Минпромторга, так и для лизинговых компаний. Снижение минимального порога позволило бы более равномерно и полно осваивать бюджетные средства без потери эффективности.

Учитывая изложенное, ОЛА просит рассмотреть **возможность внесения изменений в Решение в части уменьшения требования к минимальному размеру субсидии на одну лизинговую компанию до 0,25 % - 0,5% от общего объема средств субсидии.** Указанная величина позволит сохранить участие в программе значительного числа добросовестных участников лизингового рынка, не создавая избыточной нагрузки на процедуры отбора и не снижая планку настолько, чтобы это привело к чрезмерному дроблению субсидии. Такая корректировка повысит прозрачность распределения субсидии, обеспечит доступность программы для широкого круга покупателей отечественной техники и будет способствовать полному освоению бюджетных ассигнований.

Кроме того, обращаем внимание на сегмент общественного транспорта. Сложившаяся практика предоставления преференции по распределению бюджета на общественный транспорт ограниченному кругу лизинговых компаний, создает риски снижения конкуренции в данном сегменте. Следствием чего, в программу финансирования попадают преимущественно крупные автопарки, и программа становится менее доступной для остальных перевозчиков, тем самым сдерживая объем реализуемого общественного транспорта. В связи с этим, просим рассмотреть возможность **установления квоты на одного заявителя при проведении отбора по программе субсидирования общественного транспорта в размере не более 50 % от общего объема средств, выделенных на данное направление.**

Указанные выше меры, как представляется, позволят повысить эффективность использования бюджетных средств, сохранить конкурентную среду и избежать излишней концентрации мер поддержки среди ограниченного числа участников, при этом не вступая в противоречие с интересами крупных лизинговых компаний, которые по-прежнему смогут участвовать в программе на равных условиях в сегменте колесной техники отечественного производства.

Благодарим за внимание к нашей позиции и надеемся на дальнейший конструктивный диалог.

С уважением,

Директор ОЛА



Т.Г. Позднякова