

## ОТРАСЛЕВЫЕ ОСОБЕННОСТИ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЛИЗИНГА: СЕГМЕНТ «ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ»

Коршиков Александр Станиславович  
МГУ имени М.В. Ломоносова, экономический факультет  
(г. Москва, Россия)

### Аннотация

*Статья посвящена анализу сегмента лизинга легкового автотранспорта, занимающего лидирующую позицию на российском рынке с долей 25,3% в новом бизнесе по итогам первого полугодия 2025 г. Актуальность исследования обусловлено ключевой ролью лизинга в обновлении автопарка в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов. Цель работы – выявление и оценка влияния отраслевых и макроэкономических факторов на развитие сегмента.*

*В исследовании проанализированы структура рынка, драйверы роста и ключевые риски. Методика основана на эконометрическом моделировании, позволившем количественно оценить влияние макроэкономических и отраслевых детерминант на формирование объема нового бизнеса. Эмпирический анализ охватывает период 2014–2024 гг. и использует ежемесячные данные, что обеспечивает высокую детализацию при выявлении краткосрочных и среднесрочных тенденций.*

*Подтвержден тезис о лизинге как связующем звене между финансовым и реальным сектором экономики: на сегмент доказано влияние как макроэкономических факторов (ключевая ставка, инвестиции в основной капитал), так и отраслевых показателей (средний возраст автотранспорта). Результаты исследования предлагают участникам рынка практический инструментарий для адаптации бизнес-стратегий, корректировки продуктового ряда и формирования превентивных мер поддержки в условиях экономической трансформации.*

**Ключевые слова:** лизинг легкового автотранспорта, легкой автотранспорт, объем нового бизнеса, макроэкономические и отраслевые факторы.

**JEL коды:** G21, G23.

**Для цитирования:** Коршиков А.С. Отраслевые особенности российского рынка лизинга: сегмент «легковые автомобили» // Научные исследования экономического факультета. Электронный журнал. 2026. Том 18. Выпуск 1. С. 103-124. DOI: 10.38050/2078-3809-2026-18-1-103-124.

## Введение

Лизинг – это комплексная финансовая операция, предусматривающая приобретение лизинговой компанией в собственность имущества у определенного продавца и последующую передачу его во временное владение и пользование юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю за плату, на срок и на условиях, предусмотренных договором, с правом или обязанностью последующего выкупа. В периоды жесткой ДКП лизинг становится стратегическим инструментом финансовой стабильности и адаптации. Он позволяет компаниям нивелировать ключевые макроэкономические шоки – дороговизну и дефицит денежных ресурсов, – обеспечивая непрерывность инвестиционного процесса и поддерживая конкурентоспособность за счет обновления парка оборудования и техники.

Лизинг трансформирует капитал в производственные активы, обеспечивая предприятиям стратегический доступ к технологическому обновлению без критической нагрузки на ликвидность. В рамках этого рынка сегмент легкового автотранспорта занимает лидирующее положение, согласно информационно-рейтинговому агентству «Эксперт РА», объем нового бизнеса сегмента «Легковой автотранспорт» по итогам первого полугодия 2025 г. составил 206 млрд р. (Рэнкинг лизинговых компаний..., 2025), что составляет 25,3% от объема общего нового бизнеса рынка лизинга России за аналогичный период. Для сравнения второй по величине сегмент «Грузовой автотранспорт» составляет 20,5% от объема нового бизнеса.

Актуальность анализа данного сегмента обусловлена его стратегической важностью: автомобиль для некоторого бизнеса не менее важное основное средство, чем станок для производства товара. Курьерские службы, сервисные инженеры, медицинские работники, выездные менеджеры по продажам (Коробченко, 2017), торговые представители и сервисные специалисты, обслуживание телекоммуникационных сетей, энергообъектов, логистических терминалов – все это требует присутствия сотрудников в любой точке в кратчайшие сроки.

С 1 марта 2026 г. в России планируют ввести закон, обязывающий таксистов использовать только автомобили с высокой степенью локализации<sup>1</sup>. В контексте данной новости лизинг станет средством спасения бизнесов: данная индустрия практически целиком построена на лизинговых моделях, которые позволяют агрегаторам гибко управлять огромными парками и быстро выводить на рынок тысячи единиц транспорта

Сегмент автолизинга интересен всем лизинговым компаниям вне зависимости от их размеров, принадлежности банковским группам и иным факторам в силу отсутствия значительного барьера для входа в данный сегмент рынка. Средний чек равен средней цене автомобиля за вычетом аванса лизингополучателя. И самое основное – спрос на автомобили будет всегда.

В период экономической турбулентности лизинг трансформируется из финансового в стратегический инструмент для бизнеса. Он позволяет компаниям нивелировать риски волатильности, сохраняя возможность масштабирования и модернизации автопарка. Эта роль подтверждается весомой долей лизинга в структуре инвестиций – 8,35% по итогам 2024 г.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Автомобили с высокой степенью локализации – это транспортные средства, собранные на территории страны, с долей комплектующих отечественного производства, превышающей установленный законодательством порог для получения государственных преференций (в РФ – от 40% до 70% для различных уровней льгот).

<sup>2</sup> Рассчитано автором на основе данных «Эксперт РА» и Росстат

Однако, несмотря на позитивные аспекты, описанные выше, текущая макроэкономическая ситуация, включая жесткую ДКП, создает крайне затруднительные условия по обслуживанию долга лизингополучателями (Самакаева и др., 2022). Так, по данным «Газпромбанк Лизинг», на июнь 2025 г. общие стоки российских лизинговых компаний составляли 40–42 тыс. автомобилей, из них 25–30% – легковые и легкие коммерческие (Рейтинг лизинг..., 2024).

Ряд исследователей рассматривают лизинг в качестве критически важного и многогранного элемента финансовой системы. Так, М.Ю. Лев обосновывает его роль как эффективной альтернативы банковскому кредитованию, особенно в условиях дорогой ликвидности, поскольку лизинг обеспечивает сохранение оборотных средств компаний (Лев, 2025). Л.Д. Капранова акцентирует инвестиционную функцию лизинга, заключающуюся в ускоренном обновлении изношенных основных фондов в реальном секторе экономики (Капранова, 2021). Кроме того, А.А. Иванов подчеркивает значимость лизинга для преодоления инвестиционного кризиса в условиях экономической нестабильности (Иванов, 2022).

Применительно к автомобильной отрасли ученые выделяют конкретные драйверы и риски. М.Ю. Витман и А.С. Горшенев напрямую связывают динамику рынка с мерами адресной государственной поддержки, такими как программы льготного лизинга (Витман, Горшенев, 2022). Цифровизацию процессов заключения договоров и скоринга как ключевой фактор роста выделяет в своем исследовании Р.М. Албагачиев (Албагачиев, 2024), тогда как А.Б. Басс анализирует общее воздействие цифровой экономики на развитие лизинговых операций (Басс, 2020). В то же время, Л.А. Иванченко и Д.А. Богатикова указывают на основные риски, к которым относят высокую зависимость спроса от макроэкономической волатильности (Иванченко, Богатикова, 2023). И.И. Нуртдинов и О.А. Шипшова исследуют адаптацию лизингового рынка к санкционным ограничениям, выявляя новые каналы поставок автомобилей (Нуртдинов, Шипшова, 2023).

Исходя из описанных выше аспектов актуальности, целью данной статьи является выявление как отраслевых, так и макроэкономических факторов (объем ВВП России, ключевая ставка Центрального банка РФ, курс доллара к рублю, объем инвестиций в основной капитал, индекс Московской биржи), влияющих на сегмент лизинга легкового автотранспорта в России, а также степени их влияния.

Структура статьи включает три взаимосвязанных раздела. Первый посвящен анализу роли сегмента лизинга легкового автотранспорта в экономике России, определяя его системное значение для развития смежных отраслей и обеспечения транспортной мобильности. Во втором разделе исследуется отраслевая архитектура рынка: проводится оценка уровня концентрации, идентифицируются ключевые макроэкономические и отраслевые детерминанты, формирующие динамику сегмента. Третий раздел содержит эконометрическое моделирование влияния выявленных факторов на объем нового бизнеса с верификацией статистических гипотез. В заключительной части агрегируются выводы и формулируются практические рекомендации для участников рынка и регуляторов.

## **1. Сегмент «Легковой автотранспорт» как часть рынка лизинга России**

Исследователи фокусируются на лизинге автомобильного транспорта, так как данный сегмент является универсальным индикатором, который одновременно показывает следующее: состояние реального сектора экономики через спрос бизнеса на самый популярный товар, который финансируется через лизинг, эффективность госуправления через меры поддержки,

восприятие рисков через предпочтения по активам, технологический прогресс через внедрение инноваций.

В контексте беспрецедентной геополитической напряженности и санкционного давления, вызывающих разрыв логистических цепочек, удорожание заемных ресурсов и макроэкономическую турбулентность, государственная поддержка перестала быть лишь дополнительным стимулом, превратившись в структурный компонент устойчивости лизинговой отрасли (Иванов, 2022). Она выполняет роль не просто амортизатора внешних шоков, но и стратегического механизма, позволяющего сохранять операционную способность сектора и выполнение им ключевых задач – модернизации основных средств и поддержания транспортной инфраструктуры.

В условиях санкционного давления российский рынок лизинга, в особенности сегмент легкового автотранспорта, претерпел структурную трансформацию, выразившуюся в переориентации на технику азиатских производителей, увеличении среднего срока лизинга и росте стоимости услуг. Уход дочерних структур иностранных компаний и усиление позиций системообразующих отечественных игроков сопровождалось значительным изменением рискованного профиля – ростом валютных, ценовых и операционных рисков. Несмотря на первоначальное резкое сокращение, спрос постепенно восстанавливается за счет потребности в обновлении парка и развития каршеринга, однако ключевыми проблемами остаются дефицит предложения по отдельным категориям транспорта, высокая стоимость финансирования и ограниченность ресурсной базы лизинговых компаний, что в совокупности с необходимостью адаптации нормативной базы к новым реалиям свидетельствует о потребности в разработке адресных мер государственной поддержки для стабилизации и устойчивого развития отрасли.

В этих условиях инструменты государственного стимулирования – субсидирование процентных ставок, возмещение доли лизинговых выплат, отраслевые программы обновления техники – формируют целенаправленный антикризисный буфер. Он компенсирует растущие издержки лизинговых операторов, предохраняет потребителей от резкого роста стоимости услуг и, что особенно важно, поддерживает инвестиционную активность в наиболее уязвимых отраслях. Таким образом, государственная поддержка становится системообразующим элементом, обеспечивающим не только кратковременную стабилизацию рынка, но и создающим основу для его адаптации и эволюции в условиях новой экономической реальности (Нуртдинов, Шипшова, 2023).

С точки зрения отраслевых перспектив развитие автомобильной промышленности в Российской Федерации происходит в направлении формирования автомобильных кластеров с ключевой ориентацией на создание таких структур, как кэптивные лизинговые компании, предоставляющие услуги операционного лизинга (Дмитриева, 2012).

М.Д. Самакаев отмечает, что необходимо совершенствовать государственную поддержку данных направлений, гармонизировать российское налоговое и правовое законодательство, регулирующие данные направления международного сотрудничества, развивать рынок страховых услуг, повышать эффективность социально-экономических отношений и бизнеса, что является особенно актуальным в условиях кризиса, пандемии, экономико-социальных, правовых и санкционных проблем (Самакаева и др., 2022).

Объем и структура сделок по лизингу автотранспорта чутко реагируют на малейшие изменения в экономической конъюнктуре. Рост числа договоров на коммерческий транспорт

сигнализирует о намерении бизнеса наращивать логистические мощности и объемы производства/торговли, т. е. о его оптимизме, а спад активности, напротив, говорит о консервации расходов и пессимистичных ожиданиях (Пасько, 2016). Таким образом, через призму этого сегмента можно с высокой точностью диагностировать фазу экономического цикла, что в очередной раз подтверждает тезис о лизинге – как индикаторе экономики в силу следующих факторов.

*Высокая чувствительность к макроэкономической конъюнктуре.* Лизинг легковых автомобилей, особенно для корпоративного сектора (такси, каршеринг, служебный парк), является производным инвестиционным спросом; в фазе экономического роста компании расширяют деятельность, увеличивают штат и, соответственно, наращивают парк автомобилей через лизинг. В фазе спада или неопределенности (как, например, при введении санкций) эти инвестиции откладываются в первую очередь, что приводит к резкому сокращению объема новых договоров. Таким образом, динамика сделок в этом сегменте является опережающим индикатором, сигнализирующим о настроениях бизнеса.

*Зависимость от стоимости финансирования.* Лизинг – капиталоемкий бизнес. Рост ключевой ставки Банка России, являющийся инструментом сдерживания инфляции и признаком жесткой денежно-кредитной политики, напрямую ведет к удорожанию фондирования для лизинговых компаний. Это, в свою очередь, делает лизинговые платежи для конечного клиента менее привлекательными. Поэтому спад в сегменте лизинга автотранспорта часто предвосхищает или совпадает с пиком стоимости денег в экономике.

В данном сегменте чувствительность спроса к стоимости финансирования здесь максимальна, что позволяет четко понимать кредитные и процентные риски, а также активнее всего внедрять технологии, например, цифровые скоринговые платформы (Басс, 2020), телематику для мониторинга активов и автоматизацию процессов (Албагичиев, 2024).

В отличие от нишевого лизинга воздушных, морских судов или железнодорожного транспорта автомобильный лизинг – это массовый продукт, затрагивающий огромный пласт малого и среднего бизнеса, а также самозанятых, среди которых активными пользователями являются таксисты и курьеры. Под данным углом уже можно не только рассматривать экономические последствия для страны от изменения условий на рынке, но моделировать социальные последствия, такие как занятость, доходы (Иванченко, 2023).

На основании приведенного обзора литературы можно сделать вывод о том, что изучение сегмента «Автомобильный транспорт» предоставляет уникальный по своей ценности макросрез состояния реального сектора экономики.

## **2. Структура сегмента «Легковой автотранспорт»**

### **Динамика сегмента «Легковой автотранспорт» на рынке лизинга, доля рынка**

Рынок лизинга легковых автомобилей играет важную роль в экономике России, сохраняя высокие темпы развития даже в условиях значительных внешних и внутренних вызовов. Несмотря на ужесточение денежно-кредитной политики, ограничения, связанные с санкциями и разрушением в международных логистических цепочках, сектор сохранял устойчивость вплоть до 2024 г. Динамика объема нового бизнеса сегмента «Легковой автотранспорт» и его доли в общем объеме нового бизнеса показана на рис. 1.



Рисунок 1. Динамика объема нового бизнеса сегмента «Легковой автотранспорт» (составлено автором на основе (Рэнкинг лизинговых компаний..., 2025))

Анализируя представленные данные о динамике нового бизнеса в сегменте лизинга легкового автотранспорта, можно выделить несколько ключевых трендов. В период с 2014 по 2018 г. сегмент демонстрировал стабильный рост, что свидетельствует растущем принятии лизинга как инструмента финансирования среди бизнеса и благоприятной макроэкономической среде. С 2019 г. наблюдался бурный рост каршеринга: на рынок вышли мощные игроки, такие как «Яндекс.Драйв» и «VelkaCar». Это привело к агрессивным инвестициям в расширение автопарков и маркетинг. Сервисы начали масштабно закупать тысячи автомобилей, что стало возможно во многом благодаря лизингу. Лизинговые схемы позволили быстро наращивать парки без гигантских единовременных затрат. Пандемия не сказалась на негативной динамике роста объема нового бизнеса, по данным «Эксперт РА», прирост по итогам 2020 г. относительно 2019 г. составил более 6% (Рэнкинг лизинговых компаний..., 2020), а отложенный спрос, сформировавшийся за период ограничений в полной мере реализовался в 2021 г.: рынок показал прирост на 63%.

В 2022 г. произошло заметное сокращение объемов, связанное с геополитическими событиями и санкционным давлением, разрывом традиционных цепочек поставок автомобилей и общей макроэкономической нестабильностью. В 2023–2024 гг. во второй раз реализовалась история с отложенным спросом: рынок вырос до рекордных значений в 600 млрд р., согласно данным «Эксперт РА» (Рынок лизинга..., 2025). Наметившаяся позитивная динамика указывает на успешную адаптацию участников рынка к новым условиям, переориентацию на новые бренды и поставщиков, сохранение фундаментального спроса на лизинговые услуги.

Несмотря на жесткую ДКП в 2024 г., рынок продолжал расти за счет грамотной переориентации на новые рынки поставщиков. В таблице 1 представлена динамика изменения долей европейских и китайских брендов автомобилей, начиная с 2021 по 2024 г.

Таблица 1

Доля европейских и китайских брендов в объеме нового бизнеса сегмента «Легковой Автотранспорт»

Год	Доля европейских брендов	Доля китайских брендов
2021	75–80%	10–15%
2022	15–25%	40–50%
2023	20–25%	60–70%
2024	15–25%	70–85%

Источник: составлено автором на основе данных «Эксперт РА» и «Автостат».

За три года рынок лизинга легковых автомобилей в России пережил полную трансформацию: от доминирования европейских марок к абсолютному лидерству китайских. Это изменение было вынужденным, но оказалось необратимым и сформировало новую конкурентную среду, логику и предпочтения корпоративных клиентов. Однако описанное выше перенасыщение рынка может сказаться негативно в следующие годы.

Рост объема нового бизнеса сопровождается и ростом портфеля в рассматриваемом сегменте. На рисунке 2 продемонстрирована данная динамика.



Рисунок 2. Динамика объема портфеля сегмента «Легковой автотранспорт» (составлено автором на основе данных «Эксперт РА»)

С 2014 г. объем портфеля сегмента «Легковой автотранспорт» постоянно рос, особенно заметен ускоренный рост в период с 2019 по 2024 г. К 2024 г. достигнут максимум – примерно 1,3 млрд р.

Доля сегмента «Легковой автотранспорт» в общем портфеле варьировалась от примерно 6% до более чем 12%. В период с 2016 по 2018 г. наблюдалось небольшое снижение доли, затем с 2019 г. начинается устойчивый рост. К 2024 г. доля достигла самого высокого

значения – примерно 12%. Доля сегмента перманентно увеличивается, что свидетельствует о возрастающей важности легкового автотранспорта в структуре общего портфеля. Рост обоих показателей говорит о качественном росте спроса на данный сегмент в последние годы. Быстрое восстановление рынка после кризисов и устойчивый рост в последние годы указывают на зрелость сегмента и его значительное значение для развития транспортно-логистической инфраструктуры страны.

### **Экономическая концентрация сегмента «Легковой автотранспорт»**

Вопреки кажущейся олигополистической структуре, рынок лизинга нельзя назвать таковым. Несмотря на то, что на долю десяти крупнейших операторов по итогам 2023 г. пришлось 79% нового бизнеса, ключевой индикатор концентрации – индекс Херфиндаля–Хиршмана (НИ) – фиксирует значение всего 10,65%, что свидетельствует о низком уровне рыночной концентрации (Коршиков, 2024).

Данный парадокс объясняется наличием на рынке значительного числа игроков – около 350 лизинговых компаний, которые, обладая скромными индивидуальными долями, в совокупности формируют устойчивую конкурентную среду.

Высокая концентрация наблюдается лишь в узких сегментах с экстремально высокой стоимостью активов (например, авиация или железнодорожный подвижной состав), где требования к объему финансирования превышают возможности средних и малых игроков. Однако приобретение легкового транспорта не относится к числу высокочрезвычайных операций, что обеспечивает широкий доступ на рынок (Леднев, 2020).

На основании этого представляется обоснованным выдвижение гипотезы (1) об отсутствии признаков монополизации в сегменте лизинга легкового автотранспорта, где многочисленные участники обладают равными возможностями для конкуренции.

С помощью индекса Херфиндаля–Хиршмана произведем расчет концентрации по объему нового бизнеса за 2024 г.: значение составило 16,18%. Так как это значение меньше 18%, можно утверждать об отсутствии сильной монополизации, однако гипотезу (1) не принимаем, так как значение концентрации выше 10%, что свидетельствует об ее наличии. Объясняется данный факт наличием очень крупного игрока ГК «Газпромбанк Лизинг» с долей сегмента в 35,19%.

Феномен лидерства ГК «Газпромбанк Лизинг» в сегменте легкового автотранспорта представляет собой результат стратегической синергии институциональных преимуществ и адаптивной бизнес-модели. Ключевым дифференцирующим фактором выступает интеграция в финансовую экосистему системно значимого банка, обеспечивающая преференциальный доступ к стабильным источникам фондирования даже в условиях монетарных ограничений. Данное обстоятельство позволяет компании не только поддерживать конкурентные ставки финансирования, но и реализовывать сложные продуктовые конфигурации с кастомизированными графиками платежей и пролонгированными льготными периодами, что приобретает критическую важность для высоковолатильных субсегментов, таких как такси-лизинг и каршеринговые операторы.

Операционная архитектура компании демонстрирует эталонную гибкость: внедрение предиктивных алгоритмов скоринга с использованием телематических данных и API-интеграция с дилерскими сетями создают бесшовный клиентский «journey» от подачи заявки

до получения актива. Стратегия нишевой специализации реализована через разработку таргетированных продуктовых линеек для каждого кластера клиентов – от модульных решений для самозанятых таксистов с минимальным авансированием до комплексных корпоративных пакетов с полным сервисным сопровождением.

Геополитический кризис 2022 г. активизировал латентные компетенции компании в сфере риск-менеджмента и логистической адаптивности. Заблаговременная диверсификация партнерской сети через установление прямых отношений с китайскими производителями («Chery», «Naval», «Geely») и разработка антикризисных протоколов реструктуризации портфеля позволили не только нивелировать операционные разрывы, но и конвертировать рыночный вакуум в конкурентное преимущество. Активное участие в программах льготного лизинга Минпромторга РФ дополнительно усилило ценовую привлекательность предложения для массового сегмента.

Фундаментальным элементом устойчивости выступает диверсифицированная портфельная модель, где работа с тысячами клиентов – от микро-бизнеса до федеральных корпораций – создает естественную защиту от отраслевых цикличностей. Таким образом, лидерство «Газпромбанк Лизинга» является не следствием конъюнктурных факторов, но продуктом системного выстраивания конкурентных преимуществ по всем компонентам ценности – от стоимости финансирования и технологической эффективности до предиктивного управления рисками и клиентоцентричной продуктовой политики. Данная бизнес-парадигма формирует высокие входные барьеры и задает новые стандарты отраслевого развития.

### **Выборка макроэкономических факторов, влияющих на сегмент «Легковой автотранспорт»**

Лизинговый рынок функционирует как критически важный связующий элемент между материальным производством и финансовой системой, трансформируя капитал в производственные мощности. Через этот механизм субъекты реальной экономики приобретают возможность оперативного обновления основных фондов, минимизируя первоначальные инвестиционные барьеры, в то время как финансовые институты получают защищенный класс активов с материальным обеспечением, существенно снижающим кредитные риски по сравнению с традиционными необеспеченными продуктами.

Системное значение лизинга проявляется в его мультипликативном воздействии на экономический ландшафт: каждая единица инвестиций в лизинговые операции генерирует цепную реакцию роста в смежных отраслях – от машиностроения и логистики до сервисного обслуживания и цифровой инфраструктуры. Этот эффект усиливает межотраслевую кооперацию, стимулирует технологическую модернизацию и повышает общий уровень инвестиционной культуры в национальной экономике.

Особенностью современного лизингового рынка является его способность формировать синтетические активы, сочетающие характеристики финансового инструмента и производственного ресурса. Такая гибридная природа позволяет нивелировать циклические колебания экономики, обеспечивая стабильность поставок оборудования даже в периоды финансовой нестабильности. Именно эта двойственная сущность делает лизинг не просто финансовым сервисом, а системным элементом экономической архитектуры, обеспечивающим непрерывность воспроизводственного процесса (Витман, Горшенева, 2022).

Лизинговые компании в основном не обладают собственными средствами, а привлекают ликвидность у банков, на фондовом рынке и т. д. Поэтому стоимость денег крайне важна как

для лизингодателя (по какой ставке он привлекается), так и для лизингополучателя (по какой ставке размещается лизингодатель). Так, М.Ю. Лев отмечает, что ключевая ставка выступает в качестве индикатора денежно-кредитной политики, но не имеет критических пороговых значений (Лев, 2025). В будущую модель включаем уровень ключевой ставки Банка России (КС ЦБ РФ) – главный инструмент денежно-кредитной политики, который влияет на стоимость денег, поэтому данная переменная может быть потенциально значима. Согласно заявлению председателя Банка России Э.С. Набиуллиной по итогам заседания Совета директоров 6 сентября 2024 г., передача изменений ключевой ставки в экономику требует значительного временного горизонта – не менее трех кварталов. В связи с этим представляется методологически обоснованным включение в анализ лаговой структуры воздействия монетарной политики. Для учета запаздывающего эффекта монетарных импульсов предлагается использовать модель с временным лагом ключевой ставки продолжительностью 12 месяцев. Это позволяет смоделировать отсроченное влияние стоимости фондирования на принятие решений субъектами лизингового рынка.

На указанной основе формулируется гипотеза (2): воздействие ключевой ставки Банка России на динамику лизингового рынка проявляется с задержкой в один год, что соответствует характеру ее влияния на экономику в целом. Данный подход позволяет учесть ее инерционность в условиях нестабильной макроэкономической среды.

Уровень ВВП и инвестиций в основной капитал потенциально включаем в модель, чтобы учесть общую макроэкономическую динамику. Доля лизинга в ВВП Российской Федерации по итогам 2024 г. составила 1,66%. Согласно данным Росстата, через лизинг осуществляется до 15–20% всех инвестиций в основной капитал. Данные влияющие переменные могут стать значимыми в модели.

Индекс Московской биржи агрегирует ожидания инвесторов и отражает ключевые макроэкономические тенденции, косвенно влияя на стоимость фондирования для лизинговых компаний.

Чтобы учесть внешнеэкономическую ситуацию, предлагается также добавить переменную значения курса доллара к рублю.

Как макроэкономические, так и отраслевые данные были взяты за период с 2014 по 2024 г. (включительно). Данные горизонт выборки обусловлен:

- отсутствием данных по объему нового бизнеса до 2024 г. в силу различных подходов в методике расчета данного показателя;
- рассмотрением состояния сегмента на современном этапе, который можно считать с 2014 г. после введения первых серьезных санкций на Российскую Федерацию.

### **Выборка отраслевых факторов, влияющих на сегмент «Легковой автотранспорт»**

Обозначив макроэкономические факторы, которые потенциально могут влиять на объем нового бизнеса рынка лизинга в сегменте «Легковой автотранспорт», проанализируем отраслевые.

Отраслевая специфика сегмента лизинга легкового автотранспорта демонстрирует существенные отличия от рынка коммерческой техники. Если в грузовом сегменте лизинг является доминирующим инструментом обновления парка (65%), то в легковом сегменте его роль

носит стратегически избирательный характер, несмотря на значительный абсолютный объем сделок.

Согласно данным рейтингового агентства «Эксперт РА» и отраслевой статистики, доля лизинга в обновлении парка легковых автомобилей оценивается в 15–25% (Лизинг в России..., 2025). Такой разброс обусловлен в первую очередь структурой спроса и целевой аудиторией: корпоративный сектор, занимающий до 80% рынка, генерирует долю в обновлении парка до 40–50% за счет финансирования такси, каршеринга, корпоративных автопарков, а также служебного транспорта для госучреждений. Доля лизинга у физических лиц минимальна – менее 5%, что связано с конкуренцией с автокредитованием и предпочтением прямых покупок.

Высокая доля лизинга в сегменте «Грузовой автотранспорт» объясняется дорогостоящими активами и явными налоговыми преимуществами для бизнеса, а в сегменте «Легковой автотранспорт» меньшая стоимость активов и большая сложность оформления для физических лиц.

Для легкового сегмента связь лизинга с инвестициями в инфраструктуру носит косвенный, но значимый характер: лизинг такси и каршеринга напрямую поддерживает развитие транспортной инфраструктуры городов; обновление корпоративных парков повышает мобильность сотрудников и эффективность логистики.

Одним из ключевых отраслевых факторов, определяющих динамику нового бизнеса в сегменте, является ценовая конъюнктура на основные средства. При сохранении высоких ценовых уровней, формирующих длительную окупаемость активов, лизингополучатели демонстрируют тенденцию к отсрочке инвестиционных решений. В таких условиях хозяйствующие субъекты предпочитают откладывать обновление парка до возникновения более благоприятной рыночной среды, даже при наличии технической возможности совершения сделки (Пономарев, 2015).

В качестве второго фактора выделим средний возраст парка легкового автотранспорта. Согласно последним данным аналитического агентства «Автостат», средний возраст легкового автомобильного парка России продолжает увеличиваться и по состоянию на 2024 г. превысил 15 лет, что создает объективные предпосылки для его активного обновления. Однако вместе с умеренным оптимизмом со стороны лизинга стареющий автопарк создает вызовы в части безопасности движения и экологии.

Третий отраслевой фактор – регистрация автомобилей. Рост количества регистраций новых автомобилей свидетельствует об увеличении спроса на транспортные услуги, расширении логистических мощностей и общем экономическом росте, что напрямую стимулирует интерес к лизингу как основному инструменту финансирования приобретения основного средства.

Однако с данной переменной следует быть внимательнее: из-за потенциальной проблемы автокорреляции: на объем регистрации может влиять большее количество автотранспорта, профинансированного лизингодателями. Проведем соответствующие проверки далее.

Четвертый фактор – стоимость бензина, который может выступать критически значимым регрессором модели расчета объема нового бизнеса на рынке лизинга легкового автотранспорта, что обусловлено системным влиянием данного параметра на операционную экономику пользователей и их долгосрочные поведенческие стратегии.

Стоимость топлива, без которого эксплуатация автомобиля невозможна, оказывает прямое влияние на структуру стоимости владения активом: для коммерческих операторов (таксопарки, каршеринговые компании, курьерские службы) топливная компонента формирует до 40% операционных расходов, что при росте цен на 10% провоцирует снижение рентабельности на 4–5 п. п. и удлинение периода окупаемости инвестиций.

Высокая стоимость эксплуатации традиционных двигателей внутреннего сгорания ускоряет переоценку остаточной стоимости автомобилей с высоким расходом топлива и стимулирует переход на альтернативные транспортные решения (электромобили, гибриды), что вынуждает лизинговые компании адаптировать продуктовые линейки.

Важно отметить, что игнорирование топливного фактора в прогнозных моделях приводит к систематическим ошибкам в условиях волатильности на энергетических рынках.

Росстат публикует индекс потребительских цен (ИПЦ) на услуги такси, который показывает процентное изменение цен относительно предыдущего периода. Включение ИПЦ на услуги такси в модель обусловлено тем, что индекс потребительских цен на услуги такси выступает репрезентативным индикатором финансовой устойчивости операторов рынка пассажирских перевозок. Его динамика непосредственно коррелирует с выручкой таксопарков и каршеринговых компаний, формируя объективную метрику их кредитной емкости к обслуживанию лизинговых обязательств. В периоды опережающего роста цен относительно общей инфляции (как наблюдалось в 2020–2023 гг. при темпах прироста 20–40% г/г) фиксируется сохранение или увеличение операционной маржи, что стимулирует инвестиционную активность в обновление автопарка.

Ценовая динамика на услуги такси выполняет функцию встроенного стабилизатора рисков лизинговых компаний. Способность операторов перекладывать рост переменных затрат (топливо, запчасти, ремонт) на конечного потребителя через увеличение тарифов снижает вероятность дефолтов по лизинговым обязательствам. Более того, устойчивый рост ИПЦ на услуги такси провоцирует структурные сдвиги в транспортной экосистеме, непосредственно воздействуя на стратегии лизинговых компаний.

Дополнительно рассматривалось включение в модель некоторых индексов, таких как, например, индекс транспортной доступности (Савруков и др., 2020), индекс износа (амортизации) автомобилей и иных, однако данных в открытых источниках не были найдены.

Рассмотрев все переменные, потенциально влияющие на объем рынка лизинга, составим табл. 1 с условными обозначениями переменных.

Таблица 1

Условные обозначения переменных

Наименование переменной	Обозначение в модели	Единицы измерения
Объем нового бизнеса сегмента «Легковой автотранспорт»	V_NB_PV	млрд р.
Объем ВВП России	GDP	млрд р.
Ключевая ставка Центрального банка РФ	Key_rate	% годовых
Курс доллара к рублю	USD_RUB	–

Наименование переменной	Обозначение в модели	Единицы измерения
Объем инвестиций в основной капитал	Inv_Cap	млрд р.
Индекс Московской биржи	IMOEX	п. п.
Объем регистрации легкового автотранспорта в России	Cars_registration	тыс. ед.
Средняя цена легкового автотранспорта	Avg_car_price	млн р.
Средняя цена бензина в России	Avg_price_gasoline_Russia	р.
Средний возраст легкового автотранспорта	Avg_car_age	год
Индекс потребительских цен на услуги такси	CPI_taxi	%

Источник: составлено автором.

### 3. Оценка влияния факторов на сегмент рынка лизинга «Легковой автотранспорт»

В модель также были добавлены фиксированные эффекты месяцев. Включение в эконометрическую модель фиксированных эффектов месяцев является необходимым для контроля неучтенной сезонной динамики и макроэкономических шоков, специфичных для конкретных временных периодов. Данный подход позволяет нивелировать систематические колебания лизинговой активности, обусловленные календарными факторами. Это обеспечивает корректную оценку влияния регрессоров на объемы лизинговых сделок.



Рисунок 3. Объем нового бизнеса в сегменте «Легковой автотранспорт» в каждом месяце с 2014 по 2024 г. (составлено автором на основе данных «Эксперт РА»)

Как видно из рис. 3, максимумы можно выделить в марте, летний период и предновогодний. Спады замечены в январе и мае, что обусловлено праздниками. Сезонность в смежных отраслях (строительство, сельское хозяйство) влияет на спрос на корпоративный транспорт. Летний туристический сезон повышает спрос на лизинг для каршеринга и такси, а неблагоприятные погодные условия в зимние месяцы могут тормозить сделки из-за логистических сложностей.

Вначале при построении модели было принято решение включить все переменные, обозначенные в табл. 1. Однако мы столкнулись с проблемой стационарности, которую нам показал проведенный тест Дики–Фуллера: для получения стационарных данных перешли к первым разностям. Также, проведя тест Бройша–Погана, получаем результат в виде наличия гетероскедастичности в модели: данную проблему решаем путем введения стандартных робастных ошибок.

В модели (1), включающей все переменные, незначимыми оказались все отраслевые факторы, кроме индекса цен на такси и средней цены на автомобили. Результаты эконометрической модели представлены в табл. 2.

Используя все переменные, построим корреляционную матрицу (рис. 4). Следует отметить, что корреляция между индексом цен на такси и средней ценой на автомобили близка к 1, соответственно, может возникнуть проблема мультиколлинеарности.

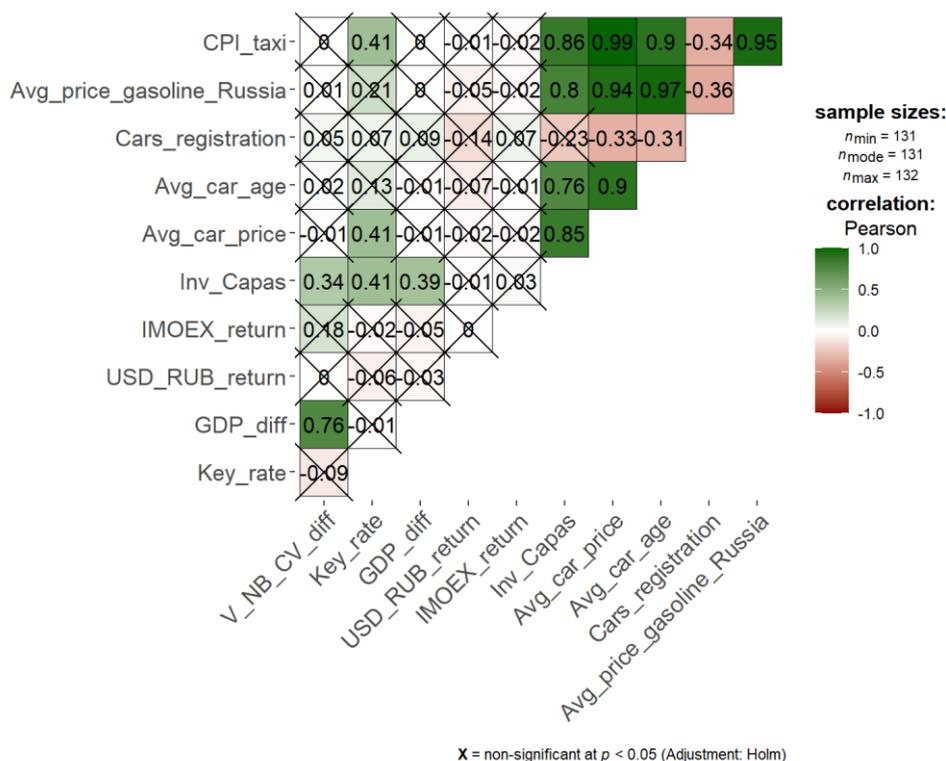


Рисунок 4. Корреляционная матрица (составлено автором)

Действительно, при проведении теста VIF получаем значения, близкие к 10 у индекса цен на такси и средней ценой на автомобили. В модели (2) исключаем среднюю цену на автомобили.

Таблица 2

## Эконометрические модели 1–3

	<i>Dependent variable:</i>		
	V_NB_PV_diff		
	(1)	(2)	(3)
Key_rate	–81,853** (34,296)	–70,319** (31,950)	
GDP_diff	0,005** (0,002)	0,005** (0,002)	0,005** (0,002)
USD_RUB_return	–0,117 (0,121)	–0,108 (0,124)	–0,017 (0,112)
IMOEX_return	0,343* (0,206)	0,354* (0,210)	0,458** (0,216)
Inv_Cap	0,031*** (0,012)	0,029** (0,012)	0,028** (0,011)
Avg_car_price	16,237* (8,296)		
Avg_car_age	0,953 (3,171)	2,007 (3,084)	9,924** (4,226)
Cars_registration	0,0002 (0,002)	0,0003 (0,002)	0,002 (0,002)
Avg_price_gasoline_Russia	–0,167 (0,347)	–0,200 (0,357)	–0,609 (0,457)
CPI_taxi	–0,093** (0,037)	–0,050** (0,024)	–0,055** (0,025)
lag(Key_rate, 12)			–82,337* (46,294)
Constant	–26,645 (25,971)	–26,628 (25,894)	–105,177** (41,237)
Observations	131	131	120
R <sup>2</sup>	0,743	0,731	0,736
Adjusted R <sup>2</sup>	0,694	0,682	0,683
Residual Std. Error	8,543	8,710	9,075
F Statistic	15,032***	14,926***	13,807***
<i>Note:</i>	*p<0,1; **p<0,05; ***p<0,01		

*Источник:* составлено автором.

Для проверки гипотезы (2) о влиянии КС ЦБ РФ на рынок лизинга так же, как на экономику в целом, с задержкой в 1 год построим модель (3) с лагом ключевой ставки в год. Коэффициент оказался значим, как и ключевая ставка без лага.

Чтобы выбрать из моделей (2) и (3) лучшую, проведем тест на критерий АІС. Результат модели (2) = 960, модели (3) = 891, следовательно, модель с лагом КС ЦБ РФ лучше, выбираем ее в качестве финальной.

Тест на мультиколлинеарность по коэффициенту VIF модели (3) дал результат не более порогового значения в 10, тем самым в модели отсутствует проблема мультиколлинеарности.

Применение фиксированных эффектов месяцев позволило нивелировать влияние сезонности на результаты моделирования.

Интерпретация значимых коэффициентов при переменных представлена в табл. 3.

Таблица 3

Интерпретация коэффициентов при переменных в эконометрической модели (3)

Переменная	Влияние на объем нового бизнеса в сегменте «Легковой автотранспорт»	Причины, по которым происходит влияние
Объем ВВП России (GDP)	Рост ВВП на 1 млрд р. увеличивает объем нового бизнеса на 5 млн р.	ВВП, будучи лаговым индикатором совокупной активности, далеко не всегда служит опережающим сигналом для капиталовложений в логистику, которые зависят от долгосрочных прогнозов, а не от текущей конъюнктуры
Индекс Московской биржи (ІМОЕХ)	Рост индекса на 1 пункт увеличивает объем нового бизнеса на 45,8 млн р.	Позитивная динамика индекса ІМОЕХ, демонстрируя улучшение инвестклимата и доверия компаний, создает благоприятные условия для роста спроса на лизинг как инструмент инвестирования в транспорт
Инвестиции в основной капитал (Inv_Cap)	Рост инвестиций в основной капитал на 1 млрд р. увеличивает объем нового бизнеса на 28 млн р.	Показатель инвестиций в основной капитал, являясь более описывающим индикатором рынка лизинга, чем ВВП, оказался значим с более высоким влиянием, чем ВВП;  инвестиции в основной капитал напрямую определяют размер и обновление парка легковых автомобилей, формируя материальную базу для нового бизнеса в этом сегменте
Ключевая ставка Центрального банка РФ (lag(Key_rate, 12))	Рост ключевой ставки на 1 п. п. через 12 месяцев приводит к снижению объема нового бизнеса на ~82,34 млрд р.	Рост стоимости лизинга и кредитов для покупки машин (снижение доступности автокредитов ведет к уменьшению числа клиентов такси/каршеринга)

Переменная	Влияние на объем нового бизнеса в сегменте «Легковой автотранспорт»	Причины, по которым происходит влияние
Средний возраст легкового автотранспорта (Avg_car_age)	Рост среднего возраста легкового автотранспорта на 1 год увеличивает объем нового бизнеса на 9,924 млрд р.	<p>Стареющий парк требует больше затрат на ремонт и менее привлекателен для клиентов сервисов такси и каршеринга;</p> <p>растущие затраты на содержание старых автомобилей делают бизнес менее прибыльным, стимулируя обновление парка;</p> <p>накопившаяся потребность в замене изношенных автомобилей реализуется в виде новых заказов на лизинг и покупку;</p> <p>старые машины не соответствуют современным требованиям по экологии, комфорту и безопасности, что подталкивает компании к инвестициям</p>
ИПЦ на услуги такси (CPI_taxi)	Рост ИПЦ на услуги такси на 1 пункт снижает объем рынка лизинга в сегменте на 0,055 млрд р.	<p>Компании откладывают планы по обновлению и увеличению автопарков из-за неопределенности или снижения прибыли;</p> <p>таким образом, лизинг как инструмент финансирования новых автомобилей становится менее востребованным в условиях сжатия рынка</p>

Источник: составлено автором.

По результатам построения модели и анализа влияния каждой переменной можно говорить о следующем: наибольшее отрицательное влияние на объем нового бизнеса в сегменте «Легковой автотранспорт» оказывает ключевая ставка, а наибольшее положительное – средний возраст автомобилей. Слабое влияние отраслевых факторов, за исключением среднего возраста автомобилей, показывает то, что рынок лизинга сегмента «Легковой автотранспорт» в большей мере зависит от макроэкономических условий в силу того, что услугами лизинга автомобилей пользуются не только крупные корпоративные клиенты, но и небольшие компании реального сектора, у которых потребность в финансировании ограничивается одним автомобилем.

Стоит также подчеркнуть, что денежно-кредитная политика России влияет на рынок немоментально, транслируя ставку с задержкой с 12 месяцев.

## 4. Заключение

Результаты, полученные в ходе представленного в статье исследования, позволили систематизировать основные макроэкономические и отраслевые показатели, влияющие на объем рынка лизинга в сегменте «Легковой автотранспорт», являющимся одним из самых крупных на рынке лизинга.

Практическая значимость работы заключается в том, что выявленные закономерности позволяют лизинговым компаниям, банкам и игрокам автомобильного рынка более эффективно управлять рисками, формировать конкурентные предложения и разрабатывать стратегии развития. Например, прогнозируемая реакция рынка на изменение ключевой ставки дает возможность заранее адаптировать кредитно-лизинговые продукты, минимизируя потери в периоды ужесточения денежной политики.

Результаты данного исследования создают основу для последующего развития изучения сегментов рынка лизинга, поскольку можно выделить еще несколько сегментов занимающих значительную часть рынка лизинга России.

## Список литературы

Албагачиев Р.М. Применение цифровых технологий для автоматизации процессов в лизинговых компаниях // Путеводитель предпринимателя. 2024. Т. 17. № 4. С. 11–19. <https://doi.org/10.24182/2073-9885-2024-17-4-11-19>.

Басс А.Б. Воздействие цифровой экономики на развитие лизинговых операций // Информатика и инновации. 2020. Т. 15. № 2. С. 33–36. <https://doi.org/10.31432/1994-2443-2020-15-2-33-36>.

Витман М.Ю., Горшенев А.С. Роль лизинга в отраслях и сферах экономики Российской Федерации // Вестник Московского университета имени С.Ю. Витте. Сер. 1. Экономика и управление. 2022. № 1 (40). С. 23–26.

Дмитриева С.А. Операционный лизинг в автомобильных кластерах // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2012. № 5. С. 54–58.

Иванов А.А. Рынок лизинга в России: проблемы и перспективы развития // Финансовые рынки и банки. 2022. № 11. С. 5–9.

Иванченко Л.А., Богатикова Д.А. Анализ рынка лизинга в России в современных условиях // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2023. № 10–3. С. 310–315. <https://doi.org/10.17513/vael.3049>.

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>.

Коробченко О.В. Финансовый лизинг как элемент бизнес-модели частичного аутсорсинга логистической деятельности предпринимательской структуры // Имущественные отношения в РФ. 2017. № 12 (195).

Коршиков А.С. Экономическая концентрация на российском рынке лизинга // Экономика и управление. 2024. С. 475–482.

Лев М.Ю. Тренды влияния ставки рефинансирования на кредитование, инфляцию, рост цен в аспекте социально-экономической безопасности // Экономическая безопасность. 2025. Т. 8. № 3. С. 549–572. <https://doi.org/10.18334/ecsec.8.3.123020>.

Леднев М.В., Вольнов А.Н. Конкуренция и конкурентные стратегии на российском рынке лизинга: современная практика // Современная конкуренция. 2020. № 1 (77).

Нуртдинов И.И., Шипшова О.А. Тенденции изменения вектора развития лизингового рынка в условиях санкций // Вестник Российского университета кооперации. 2023. № 3 (53). С. 54–59.

Пасько А.В. Изменение динамики продаж и импорта легковых автомобилей на российском рынке под влиянием нестабильности внешней среды // Вестник Государственного университета управления. 2016. № 11. С. 7–12.

Пономарев А.А. Детерминанты развития автомобильного рынка в современной России // Теория и практика общественного развития. 2015. № 14. С. 3–8.

Савруков А.Н., Савруков Н.Т. Методика расчета индекса и оценка транспортной доступности субъектов РФ // Финансы и кредит. 2020. Т. 26. № 11. С. 2410–2426. <https://doi.org/10.24891/fo.26>.

Самакаева М.Д., Ковалева И.Н., Конобеева А.Б. Современные проблемы развития лизинговых отношений в условиях кризисной экономики в России // Вестник МФЮА. 2022. № 2.

Лизинг в России 2024 – падение на 7% и прогноз 15–25% в 2025 // Коммерсантъ: URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7621022> (дата обращения: 16.10.2025).

Рейтинг лизинга легковых автомобилей за первый квартал 2024 года // Drom.ru: URL: <https://news.drom.ru/99996.html> (дата обращения: 20.10.2024).

Рэнкинг лизинговых компаний России по итогам 1-го полугодия 2025 года // Эксперт РА: URL: [https://raexpert.ru/rankings/leasing/1h\\_2025/?ysclid=mi1hn9yh3x408100341](https://raexpert.ru/rankings/leasing/1h_2025/?ysclid=mi1hn9yh3x408100341) (дата обращения: 16.10.2025).

Рэнкинг лизинговых компаний России по итогам 2020 года // Эксперт РА: URL: <https://raexpert.ru/rankings/leasing/2020/?ysclid=mi1hsjb5pb148306914> (дата обращения: 16.10.2025).

Рэнкинг лизинговых компаний России по итогам 2024 года // Эксперт РА: URL: <https://raexpert.ru/rankings/leasing/2024/?ysclid=mi1hqa817j955951665> (дата обращения: 16.10.2025).

## **INDUSTRY FEATURES OF THE RUSSIAN LEASING MARKET: THE PASSENGER CARS SEGMENT**

**Alexander S. Korshikov**

*Postgraduate student,*

*Lomonosov Moscow State University, Faculty of Economics*

*(Moscow, Russia)*

### **Abstract**

*This article analyzes the passenger car leasing segment, which holds a leading position in the Russian market with a 25.3% share of new business in the first half of 2025. The relevance of the study is determined by the key role leasing plays in fleet renewal in the face of limited investment resources. The objective of the study is to identify and assess the impact of industry and macroeconomic factors on the segment's development.*

*The study analyzes the market structure, growth drivers, and key risks. The methodology is based on econometric modeling, which allows for a quantitative assessment of the impact of macroeconomic and industry determinants on the formation of new business volume. The empirical analysis covers the period 2014-2024 and uses monthly data, providing a high level of detail in identifying short- and medium-term trends.*

*The thesis about leasing as a link between the financial and real sectors of the economy has been confirmed: the impact of both macroeconomic factors (key interest rates, fixed capital investments) and industry indicators (average vehicle age) on the segment has been demonstrated. The study's results offer market participants practical tools for adapting business strategies, adjusting product lines, and developing preventative support measures in the context of economic transformation.*

**Keywords:** Passenger car leasing; Passenger car segment; new business volume; macroeconomic and industry factors.

**JEL:** G21, G23.

**For citation:** Korshikov, A. S. (2026) Industry Features of the Russian Leasing Market: the Passenger Cars Segment. Scientific Research of Faculty of Economics. Electronic Journal, vol. 18, no. 1, pp. 103-124. DOI: 10.38050/2078-3809-2026-18-1-103-124.

### **References**

Albagachiev R.M. Primenenie tsifrovyykh tekhnologiy dlya avtomatizatsii protsessov v lizingovykh kompaniyakh. Putevoditel' predprinimatel'ya. 2024. Vol. 17. No. 4. P. 11–19. <https://doi.org/10.24182/2073-9885-2024-17-4-11-19> (In Russ.)

Bass A.B. Vozdeystvie tsifrovoy ekonomiki na razvitie lizingovykh operatsiy. Informatsiya i innovatsii. 2020. Vol. 15. No. 2. P. 33–36. <https://doi.org/10.31432/1994-2443-2020-15-2-33-36> (In Russ.)

Vitman M.Yu., Gorshenev A.S. Rol' lizinga v otraslyakh i sferakh ekonomiki Rossiyskoy Federatsii. Vestnik Moskovskogo universiteta imeni S.Yu. Vitte. Ser. 1. Ekonomika i upravlenie. 2022. No. 1 (40). P. 23–26. (In Russ.)

Dmitrieva S.A. Operatsionnyy lizing v avtomobil'nykh klasterakh. Izvestiya Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta. 2012. No. 5. P. 54–58. (In Russ.)

Ivanov A.A. Rynok lizinga v Rossii: problemy i perspektivy razvitiya. Finansovye rynki i banki. 2022. No. 11. 3. 5–9. (In Russ.)

Ivanchenko L.A., Bogatikova D.A. Analiz rynka lizinga v Rossii v sovremennykh usloviyakh. Vestnik Altayskoy akademii ekonomiki i prava. 2023. No. 10–3. P. 310–315. <https://doi.org/10.17513/vaael.3049>. (In Russ.)

Kapranova L.D. Investitsii v lizing: problemy i perspektivy razvitiya lizinga v sovremennoy Rossii. Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'. 2021. Vol. 17. No. 1. P. 39–66. <https://doi.org/10.24891/ni.17.1.39>. (In Russ.)

Korobchenko O.V. Finansovyy lizing kak element biznes-modeli chastichnogo outsorsinga logisticheskoy deyatelnosti predprinimatel'skoy struktury. Imushchestvennye otnosheniya v RF. 2017. No. 12 (195). (In Russ.)

Korshikov A.S. Ekonomicheskaya kontsentratsiya na rossiyskom rynke lizinga. Ekonomika i upravlenie. 2024. P. 475–482. (In Russ.)

Lev M.Yu. Trendy vliyaniya stavki refinansirovaniya na kreditovanie, inflyatsiyu, rost tsen v aspekte sotsial'no-ekonomicheskoy bezopasnosti. Ekonomicheskaya bezopasnost'. 2025. Vol. 8. No. 3. P. 549–572. <https://doi.org/10.18334/ecsec.8.3.123020> (In Russ.)

Lednev M.V., Vol'nov A.N. Konkurentsia i konkurentnye strategii na rossiyskom rynke lizinga: sovremennaya praktika. Sovremennaya konkurentsia. 2020. No. 1 (77). (In Russ.)

Nurtdinov I.I., Shipshova O.A. Tendentsii izmeneniya vektora razvitiya lizingovogo rynka v usloviyakh sanktsiy. Vestnik Rossiyskogo universiteta kooperatsii. 2023. No. 3 (53). P. 54–59. (In Russ.)

Pas'ko A.V. Izmenenie dinamiki prodazh i importa legkovykh avtomobiley na rossiyskom rynke pod vliyaniem nestabil'nosti vneshney sredy. Vestnik Gosudarstvennogo universiteta upravleniya. 2016. No. 11. P. 7–12. (In Russ.)

Ponomarev A.A. Determinanty razvitiya avtomobil'nogo rynka v sovremennoy Rossii. Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya. 2015. No. 14. P. 3–8. (In Russ.)

Savrukov A.N., Savrukov N.T. Metodika rascheta indeksa i otsenka transportnoy dostupnosti sub"ektov RF. Finansy i kredit. 2020. Vol. 26. No. 11. P. 2410–2426. <https://doi.org/10.24891/fc.26> (In Russ.)

Samakaeva M.D., Kovaleva I.N., Konobeeva A.B. Sovremennye problemy razvitiya lizingovykh otnosheniy v usloviyakh krizisnoy ekonomiki v Rossii. Vestnik MFYuA. 2022. No. 2. (In Russ.)

Lizing v Rossii 2024 – padenie na 7% i prognoz 15–25% v 2025. Kommersant": Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/7621022> (accessed: 16.10.2025). (In Russ.)

Reyting lizinga legkovykh avtomobiley za pervyy kvartal 2024 goda. Drom.ru: Available at: <https://news.drom.ru/99996.html> (accessed: 20.10.2024). (In Russ.)

Renking lizingovykh kompaniy Rossii po itogam 1-go polugodiya 2025 goda. Ekspert RA: Available at: [https://raexpert.ru/rankings/leasing/1h\\_2025/?ysclid=mi1hn9yh3x408100341](https://raexpert.ru/rankings/leasing/1h_2025/?ysclid=mi1hn9yh3x408100341) (accessed: 16.10.2025). (In Russ.).

Renking lizingovykh kompaniy Rossii po itogam 2020 goda. Ekspert RA: Available at: <https://raexpert.ru/rankings/leasing/2020/?ysclid=mi1hsjb5pb148306914> (accessed: 16.10.2025). (In Russ.).

Renking lizingovykh kompaniy Rossii po itogam 2024 goda. Ekspert RA: Available at: <https://raexpert.ru/rankings/leasing/2024/?ysclid=mi1hqa817j955951665> (accessed: 16.10.2025). (In Russ.).