



**НАЦИОНАЛЬНОЕ
РЕЙТИНГОВОЕ
АГЕНТСТВО**

Российский рынок лизинга: под перекрестным огнём

Аналитический
обзор

Июль
2020

Оглавление

Основные выводы	3
1. Макровзгляд	4
2. Игроки и риски.	5
3. Рынок лизинга.....	6
4. Авиатранспорт.....	8
5. Ж/д перевозки.....	8
6. Автомобильные перевозки	9
7. Дорожно-строительная техника.	12
8. Меры государственной поддержки.....	13
9. Реформа рынка	14
Выводы:.....	15
Контакты и авторы.....	16

Основные выводы

- На фоне прогнозного 12-процентного сокращения инвестиций в основной капитал и слабой динамики крупнейших сегментов лизингового рынка можно ожидать его сокращение на 30-50% по итогам 2020 г.
- В нынешнем году весьма вероятно резкое замедление динамики нового бизнеса, рост неплатежей и уровня проблемной задолженности, повышение процентного и валютного рисков, сокращение процентной маржи и понижение уровня рентабельности бизнеса.
- В 2019 г. рынок лизинга продолжил консолидироваться, данный тренд усилится в текущем году на фоне банкротства и несостоятельности мелких игроков. Дополнительный импульс повышению концентрации рынка придаст завершение его реформы в 2021 г.
- Темпы роста российского рынка лизинга в 2019 г. ощутимо снизились по сравнению с динамикой предыдущих трех лет. Наихудшие результаты показали крупнейшие рыночные сегменты – ж/д и авиализинг. Итоги первых пяти месяцев 2020 г. говорят о том, что ситуация в данных сегментах в 2020 г. еще больше ухудшится на фоне медленного восстановления перевозок, которое может занять до 3 лет. Самые серьезные сложности ожидаются в сегменте авиализинга (пассажиропоток в 2020 г. упадет на 50% по сравнению с 2019 г.), где падение может превысить 30%.
- Динамика лизинга в сегменте грузовых ж/д перевозок определяется объемом погрузки, количеством вагонов на рынке и уровнем ставок. Снижение объемов погрузки, профицит вагонов и падение ставок свидетельствуют об усугублении ситуации в 2020 г. для лизингодателей. Годовое сокращение объемов погрузки в 2020 г. может составить 1-3% по сравнению с 2019 г. В 2020 г. условия на рынке будут способствовать также снижению ставок операторов на вагоны на 8-10%.
- Компании дорожно-строительной отрасли могут столкнуться с приостановкой поставок иностранной техники из-за пандемии, а также риском роста цен на импортное оборудование. Под вопросом реализации находятся 36 инфраструктурных проектов в транспортной сфере с прогнозируемым совокупным убытком порядка 25 млрд руб. Все это может привести к сокращению объема продаж новой дорожно-строительной техники по итогам 2020 г. вдвое, до 6-6,5 тыс. единиц.
- Продажи новых легковых авто могут сократиться в текущем году на треть ввиду снижения платежеспособности и потребительского спроса. Однако не исключен рост реализации авто в таксомоторном сегменте на фоне ожидаемого повышения спроса на услуги такси, а также в результате действия мер господдержки. Для рынка каршеринга наиболее вероятны негативные последствия пандемии.
- Государственные меры поддержки наиболее пострадавших от пандемии отраслей будут иметь незначительный эффект для рынка лизинга и не приведут к росту объема нового бизнеса.
- Однако российский рынок лизинга, входящий в ТОП-15 рынков по объему, обладает неплохим потенциалом роста в долгосрочной перспективе, учитывая, что его доля в ВВП двукратно уступает среднему показателю по крупнейшим глобальным рынкам.

1. Макровзгляд.

Российский рынок лизинга входил в ТОП-15 крупнейших мировых рынков лизинга с объемом 20,6 млрд долл. США по итогам 2018 г., показывая одни из наиболее высоких темпов роста в мире (+20,7% г/г)¹. При этом доля рынка лизинга в ВВП РФ остается весьма небольшой (1,24% в 2018 г. против среднего показателя по крупнейшим мировым рынкам на уровне 2,24%). Это указывает на наличие дальнейшего долгосрочного потенциала роста и развития лизинговых услуг в России. По данному показателю Россия занимает 30 строчку среди глобальных рынков.

Рисунок 1. Крупнейшие глобальные рынки лизинга в 2018 г., млрд долл. США

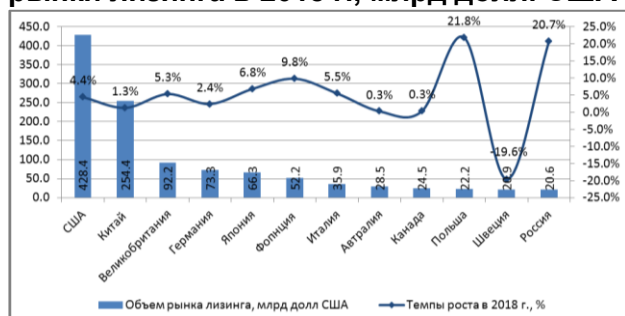
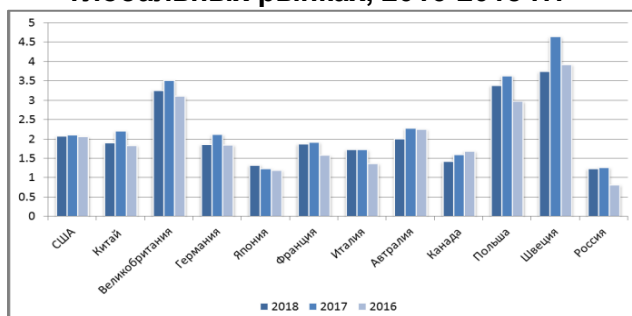


Рисунок 2. Доля лизинга в ВВП на глобальных рынках, 2016-2018 гг.



Источник: White Clarke Group Global Leasing Report, 2018; оценки НРА

Между динамикой российского ВВП и объемом нового лизингового бизнеса существует прямая корреляция — доля лизингового бизнеса в ВВП возрастает по мере стабилизации экономической ситуации, и наоборот. Таким образом, по итогам 2020 г. можно прогнозировать снижение доли лизинга в ВВП по аналогии с 2008/2009 гг. и 2014/2015 гг., когда при сокращении ВВП на 7,8 % и 2%, соответственно доля лизинга снижалась до 0,5-1%. По прогнозам НРА, снижение ВВП в 2020 г. может составить 4-6%, таким образом, на фоне сокращения инвестиций в основной капитал можно ожидать сжатия рынка лизинга на 30-50%.

Рисунок 3. Объем договоров финансового лизинга, млрд руб.



Источник: Росстат, оценки и прогнозы НРА

Объем инвестиций в основной капитал представляет еще один важный индикатор при прогнозе динамики рынка лизинга. В 2019 г. общий объем предложения инвестиционных товаров вырос на 2,5% к 2018 г., и январь 2020 г. был последним месяцем, когда наблюдался рост инвестиционной активности в России. Прирост предложения инвестиционных товаров за

¹ White Clarke Group Global Leasing Report, 2018

первый месяц текущего года составил 0,3% м/м и 3,5% г/г. Однако уже в феврале-марте инвестиционная активность снизилась на 1,6% относительно годовых показателей, а в апреле ожидаемо произошло более резкое падение — на 13,5% в месячном выражении. За четыре месяца предложение стройматериалов сократилось на 9,9%, импорт машин и оборудования — на 4%, внутреннее производство машин и оборудования на 20,7% м/м.

Доля лизинга в совокупных инвестициях в основной капитал в России является невысокой и по итогам 2019 г. составила 9,2%, тогда как в странах с развитой экономикой этот показатель варьируется в диапазоне 15-30%². **Объем инвестиций в основной капитал в текущем году может сократиться на 12-13%**³ после роста на 1,7% годом ранее, далее в ближайшие три года ожидается рост на 4,9-5,7% ежегодно. В посткризисные 2009 и 2015 гг. доля лизинга в совокупном объеме инвестиций двукратно снижалась, что также дает основания прогнозировать сопоставимое сокращение веса финансового лизинга в совокупных капитальных вложениях в 2020 г.

Рисунок 4. Динамика ВВП и вес финансового лизинга в ВВП, %

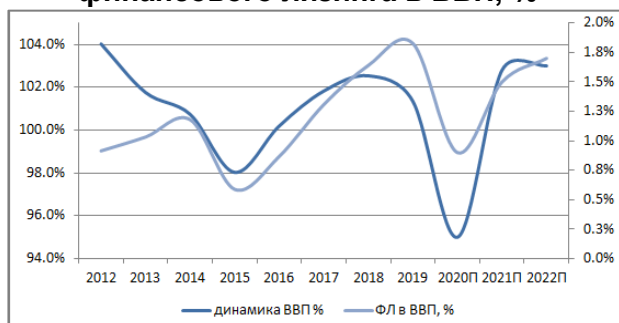


Рисунок 5. Финансовый лизинг и инвестиции в основной капитал, %



Источник: Росстат, оценки и прогнозы НРА

2. Игроки и риски.

Российские лизинговые компании по структуре собственности можно подразделить на государственные / околобанковские/ кэптивные / независимые, а по типу бизнеса — на монолайнеры и универсальные.

Компании, прямо или косвенно принадлежащие государству и имеющие доступ к государственным вливаниям, занимают наибольшую долю рынка (ГТЛК, «ВЭБ-лизинг») и характеризуются высокой концентрацией кредитного риска.

Банковские дочерние компании («Сбербанк-Лизинг», «ВТБ-Лизинг», «Альфа-Лизинг», «Газпромбанк-Лизинг», «Райффайзен-Лизинг») осуществляют лизинговый бизнес под брендом материнских банков и фондируются в материнских структурах.

Кэптивные компании («Сименс Финанс», «КАМАЗ-Лизинг»), как правило, осуществляют деятельность под брендом производственного холдинга и занимаются лизингом соответствующей продукции, выпускаемой материнской компанией.

Универсальные и независимые компании, неподконтрольные государству или крупному госбанку (ЛК «Европлан», «Регион-Лизинг», «Балтийский Лизинг»), характеризуются более низкой концентрацией кредитного риска по сравнению с государственными компаниями,

² White Clarke Group Global Leasing Report, 2018 г.

³ По прогнозам Минэкономразвития

имеют более диверсифицированный лизинговый портфель по сравнению с монолайнерами и кэптивными компаниями, а также более высокие рыночные ставки по портфелю.

Государственные лизинговые компании, помимо высокой концентрации кредитного риска, характеризуются наличием высокой доли проблемных активов и, как правило, низкой ликвидностью портфеля активов.

Основным риском для независимых компаний является отсутствие поддержки со стороны акционеров, что отчасти нивелируется наличием широкого доступа к рынку капиталов и низкой концентрацией кредитного риска. В связи с хорошей диверсификацией портфеля лизинга такие игроки, как правило, более устойчивы к изменениям рыночной конъюнктуры по сравнению с монолайнерами, для которых типичен риск сезонности бизнеса у ключевых клиентов.

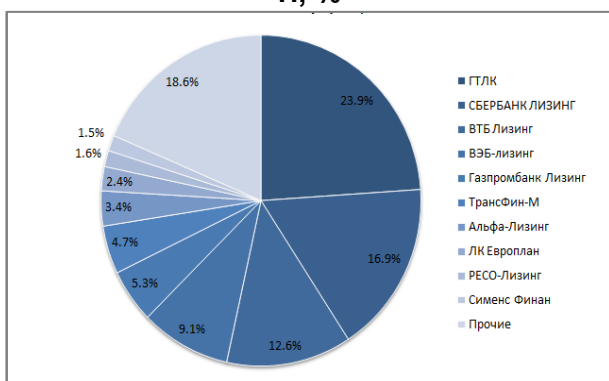
3. Рынок лизинга.

По итогам 2019 г. объем российского рынка лизинга составил порядка 1,5-1,6 трлн руб. при существенном замедлении роста до 13-15% г/г относительно динамики предыдущих трех лет.

Совокупный лизинговый портфель российских лизингодателей по итогам 2019 г. вырос до 4,6 трлн руб. (против 4 трлн руб. в 2018 г). Крупнейшими игроками отечественного рынка лизинга остались крупнейшие государственные компании. На долю ТОП-10 крупнейших лизинговых компаний по объему портфеля пришлось 81,4% от совокупного рыночного лизингового портфеля против 76,7% годом ранее, что свидетельствует о постепенном выдавливании мелких игроков с рынка и повышении рыночной концентрации.

Три компании из ТОП-10 по объему лизингового портфеля показали сокращение объемов нового лизингового бизнеса. При этом на ТОП-10 игроков пришлось 81,3% в совокупном объеме нового лизингового бизнеса на рынке (годом ранее 72,5%), что опять же подтверждает снижение степени рыночной фрагментации ввиду ухода небольших рыночных игроков. В текущем году данная тенденция может усилиться на фоне банкротства и неплатежеспособности предприятий малого и среднего бизнеса, являющихся клиентами небольших лизинговых компаний.

Рисунок 6. Структура рыночного лизингового портфеля по игрокам, 2019 г., %



Источник: расчеты НРА

Таблица 1. ТОП-10 игроков по объему нового бизнеса, 2019 г.

Компания	2019, млрд. руб.	Доля в новом бизнесе, %	Рост г/г, %
СБЕРБАНК ЛИЗИНГ	207.4	18.9%	5.7%
ГТЛК	201.7	18.4%	-6.1%
ВТБ Лизинг	133.3	12.2%	-15.9%
ЛК Европлан	85.1	7.8%	16.2%
Альфа-Лизинг	59.9	5.5%	-6.3%
Газпромбанк Лизинг	59.9	5.5%	18.1%
Балтийский лизинг	54.0	4.9%	26.7%
РЕСО-Лизинг	51.2	4.7%	48.6%
Мэйджор Лизинг	26.8	2.4%	22.6%
Каркаде	24.5	2.2%	19.0%

Крупнейшими сегментами российского рынка лизинга являются лизинг ж/д, авиационного и автомобильного грузового транспорта, на которые в совокупности в 2019 г. пришлось 62,6% рыночного лизингового портфеля.

Рисунок 7. Структура рынка лизинга по сегментам, 2019 г., %



Источник: расчеты НРА

В 2019 г. наблюдалось сжатие в наиболее крупных сегментах лизингового рынка – ж/д (-43% г/г) и авиа-сегментах (-52% г/г). Как следствие их доли в совокупном лизинговом портфеле весомо сократились — на 6,5 п.п. и 4,9 п.п. соответственно. В ж/д сегменте на фоне снижения спроса на уголь (добыча угля составила 441 млн тонн против прогноза в 445 млн тонн), в сегменте авиаперевозок – ввиду сокращения поставок российских самолетов на рынок.

Рисунок 8. Динамика рынка лизинга по сегментам, 2019 г., млрд рублей.

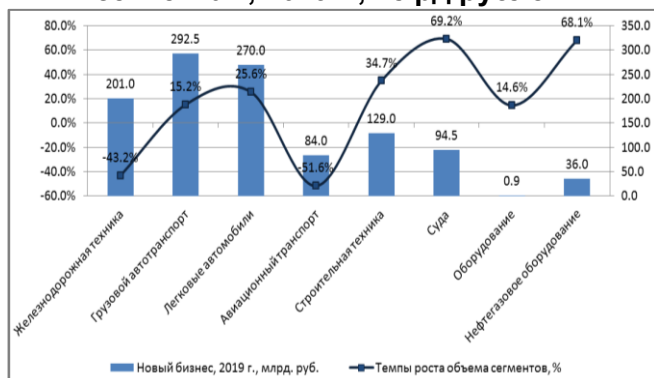
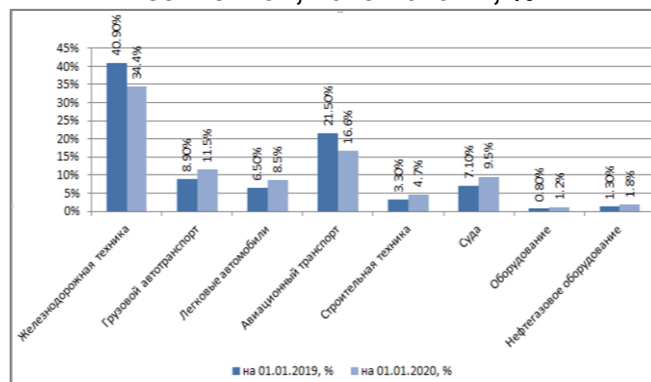


Рисунок 9. Изменение долей рыночных сегментов, 2018-2019 гг., %



Источник: оценки НРА

За первые пять месяцев 2020 г. зафиксировано снижение ж/д погрузки и грузооборота на 4,5% и 5,5%, соответственно⁴. Наиболее существенным образом сократился объем отгрузки угля, цемента, черных металлов и лома (на 8-11% г/г), что обусловит рост профицита и простой вагонов на рынке. Несмотря на ожидаемое увеличение погрузки в июле-декабре 2020 г. после постепенного смягчения коронавирусных ограничений, погрузка по итогам 2020 г. может упасть на 1-3%.

Основным получателем российских самолетов является ГК «Аэрофлот», у которой пассажиропоток и пассажирооборот сократились вдвое за пять месяцев 2020 г. в годовом сопоставлении (47,8% и 48,1%, соответственно). Восстановление пассажиропотока может занять минимум два года.

Таким образом, если в относительно стабильном 2019 г. крупнейшие сегменты российского рынка лизинга – ж/д (34%) и авиационный транспорт (17%) продемонстрировали весьма

⁴ По данным РЖД

весомое сжатие по сравнению с показателями 2018 г., то в текущем году **прогнозы** для данных сегментов и рынка лизинга в целом выглядят более **пессимистично** — **сокращение может составить 15-30%**.

Маловероятно, что заявленные меры государственной поддержки наиболее пострадавших от пандемии секторов экономики нивелируют **сокращение инвестиций ввиду как дефицита ресурсов, так и вследствие отсутствия понятных среднесрочных перспектив для бизнеса.**

4. Авиатранспорт.

В апреле текущего года российские перевозчики обслужили 739,5 тыс. пассажиров по сравнению с 9,4 млн за апрель прошлого года (т.е. 7,8% от прошлогоднего показателя за аналогичный месяц)⁵. Процент занятости пассажирских кресел рухнул до 38,8% в апреле с 81,5% годом ранее. За четыре первых месяца совокупный пассажиропоток российских авиалиний сократился на треть, до 24 млн человек против 34 млн годом ранее. В мае сокращение полетов продолжилось – количество международных полетов сократилось на 72,8%, внутренних – на 39,7% относительно показателей мая 2019 г. **С учетом ожидаемого открытия международных границ не ранее середины осени второй и частично квартал текущего года станет абсолютно провальным для российского пассажирского авиатранспорта.**

С учетом сохраняющегося режима ограничений по всей России, а также ожиданий в четвертом квартале второй «волны» заболеваемости коронавирусом (ориентировочно продолжительностью два месяца), международный пассажиропоток воздушного транспорта покажет следующую динамику: -70% в первом полугодии к аналогичному периоду 2019 г., -99% в III квартале, 45% в IV и -70% в среднем за 2020 г.

Таблица 2. Динамика воздушных перевозок гражданской авиации РФ

	ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ, тыс чел			ПАССАЖИРОПОТОК, млн пасс/км			% ЗАНЯТОСТИ КРЕСЕЛ	
	2019	2020	%	2019	2020	%	2019	2020
январь	8 333	8 897	6.8%	21 014	24 006	14.2%	79.0%	78.8%
февраль	7 489	7 971	6.4%	41 475	45 012	8.5%	79.5%	78.8%
март	8 922	6 411	-28.1%	23 375	16 158	-30.9%	82.1%	68.9%
апрель	9 365	740	-92.1%	23 383	1 554	-93.4%	81.5%	38.8%
ИТОГО	34 109	24 019	-29.6%	109 246	86 730	-20.6%	80.7%	74.1%

Источник: Росавиация, www.favt.ru

Таким образом, на фоне спада пассажиропотока и сокращения количества полетов продолжит снижаться потребность авиакомпаний в новых самолетах и, соответственно, сохранится тенденция к сокращению данного сегмента лизингового рынка в 2020 г., которое может составить более 30%. **Это приведет к росту проблемной задолженности по текущим договорам и практически полному отсутствию новых договоров лизинга в сегменте воздушных пассажирских перевозок.**

5. Ж/д перевозки.

Динамика лизинга в сегменте грузовых ж/д перевозок определяется рядом факторов, в том числе объемом погрузки, количеством вагонов на рынке, уровнем ставок на вагоны. Снижение объемов погрузки, профицит вагонов на рынке и продолжающееся снижение ставок

⁵ По данным Росавиации

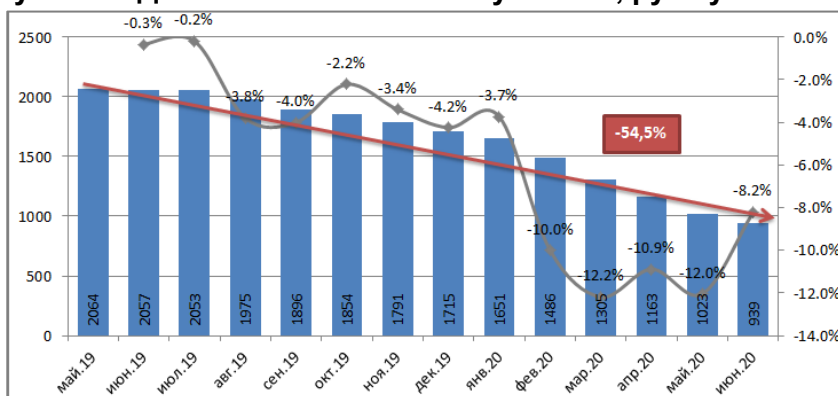
свидетельствует об усугублении ситуации для лизингодателей в данном рыночном сегменте.

Погрузка на сети РЖД в мае текущего года сократилась на 5,4% г/г, месяцем ранее спад объемов погрузки составил 5,9% г/г. **С начала года совокупный объем погрузки снизился на 4,5% г/г.** Как и годом ранее, наиболее существенным образом просел объем погрузки каменного угля (-11% г/г за пять месяцев), черных металлов (-10,9%), лома (-10%), а также цемента (-8,8%) и промышленного сырья (-8,4%).

На ж/д рынке сформировался профицит грузовых вагонов. **По итогам 2019 г. рынок вагоностроения достиг пиковой отметки.** Так, на фоне 15-процентного роста производства вагонов по итогам прошлого года был достигнут максимальный результат за последние 6 лет — 73-75 тыс. новых вагонов. Ввиду возникшего **профицита вагонов и снижения спроса на них общий объем производства по всем видам подвижного состава может снизиться в 2020 г. до 58,3 тыс. ед.,** в 2021 г. — до 50-56 тыс. ед. В 2023 г. прогнозируется достижение производственного минимума на уровне 38 тыс. ед.

Профицит вагонов в 2019 г. уже привел к снижению ставок операторов грузовых перевозок. **За год ставка на полувагоны упала в два раза относительно уровня мая 2019 г.** Реальная потребность в новых полувагонах существенно ниже производственных планов заводов. Сохранение профицита подвижного состава в текущем году на фоне сжатия объемов погрузки создает предпосылки для дальнейшего падения ставок. **В 2020 г. условия на рынке будут способствовать дальнейшему снижению ставок,** но затухающими темпами по сравнению с двузначным снижением в феврале-мае.

Рисунок 10. Динамика ставки на полувагоны, руб/сутки без НДС



Источник: Биржа вагонов, www.railcommerce.com; расчеты НРА

К проблемам, существовавшим уже в 2019 г. (рост профицита вагонов при одновременном снижении объемов погрузки) **в 2020 г. добавились новые, связанные с ограничением глобальной экономической активности, падением спроса и цен на сырье.** Еще одним негативным фактором является **увеличение скорости доставки грузов,** которая уже возросла на 2% (г/г) в 2019 г. на фоне обновления парка подвижного состава, что, как следствие, снижает необходимость грузоотправителей в дополнительных вагонах.

6. Автомобильные перевозки

На рынке финансовой аренды совокупная доля сегмента лизинга грузовых и легковых ТС выросла в совокупности до 20% в 2019 г. с 15,5% годом ранее. Динамика сегмента лизинга ТС обуславливается как показателями рынка продаж новых автомобилей, так и объемом автомобильных грузоперевозок.

В 2019 г. продажи новых легковых автомобилей в России достигли 1,76 млн шт., сократившись на 2,3% по сравнению с в 2018 г. Одной из причин спада продаж является снижение спроса на иномарки российского производства (на которые приходится 60%) ввиду 16-процентного роста цены реализации. **Продажи легковых автомобилей за первые пять месяцев текущего года составили 478,1 тыс. автомобилей, снизившись на 25,7% г/г.** Сокращение продаж в мае составило 51,8% после 72,4-процентного падения в апреле (в годовом выражении) ввиду закрытия автосалонов Москвы, Санкт-Петербурга, а также большинства региональных дилеров.

Таблица 3. Динамика продаж ТОП-15 марок в январе – мае 2020 г., шт

шт	2019	2020	%
Автоваз (ЛАДА)	143 418	104 576	-27,1%
KIA	92 262	64 212	-30,4%
Hyundai	71 695	50 479	-29,6%
Renault	52 487	40 831	-22,2%
Toyota	37 954	34 282	-9,7%
VW	40 330	30 508	-24,4%
Skoda	32 774	26 935	-17,8%
ГАЗ	21 164	16 088	-24,0%
Nissan	25 889	21 478	-17,0%
Mitsubishi	16 715	9 937	-40,6%
УАЗ	13 650	9 514	-30,3%
Mazda	11 155	9 236	-17,2%
Datsun	8 777	5 902	-32,8%
Haval	2 767	5 219	88,6%
Audi	5 988	5 196	-13,2%
Прочие	66 851	43 742	-34,6%
ИТОГО	643 876	478 135	-25,7%

Источник: Ассоциация европейского бизнеса

Еще в начале года участники рынка на фоне ослабления рубля прогнозировали дальнейшее снижение объема продаж автомобилей на российском рынке (до 1,5-1,6 млн авто) по итогам текущего года, однако введенные ограничения усугубили ситуацию, и **фактическое сокращение рынка в натуральном выражении** может стать значительно существеннее – **продажи могут сократиться на треть, до 1,14 млн машин.**

На этом фоне на рынке в целом **не исключен рост сегмента такси.** Несмотря на двукратное снижение количества ежедневных поездок на такси в период пандемии на московском рынке (до 300 тыс. поездок) и сокращение общего количества активных автомобилей в день на 40% (до 48 тыс. авто), **восстановление спроса на услуги такси может быть достаточно быстрым.** По итогам года российский рынок агрегаторов такси (на которые приходится 60% рынка такси по итогам 2019 г.) может показать рост более чем на 7% по числу заказов ввиду «пересадки» пассажиров с общественного транспорта на такси, а также ввиду снижения среднего чека за поездку (-7% в первом квартале текущего года). При этом рост спроса на услуги такси может быть отчасти ограничен снижением занятости и платежеспособности населения. **Рост российского рынка такси в 2020 г. может составить 3-4%, до ориентировочно 375 млрд руб., и учитывая, что более 70% парка находится в финансовой аренде, то можно ожидать роста продаж авто в таксомоторные парки.**

Негативные последствия для рынка каршеринга от пандемии оцениваются как более существенные по сравнению с рынком такси. Так, с середины апреля до конца мая в столице и ряде других городов был введен запрет на пользование услугами каршеринга, а с конца мая в столице был разрешен ограниченный режим более длительной аренды машин (от пяти дней) с последующей дезинфекцией авто. Таким образом, распространение COVID-19

приведет к значительным изменениям рынка: наименее финансово устойчивые компании будут вынуждены уйти с рынка, повысится его концентрация, возрастет акцент на работу с корпоративными клиентами с возможностью последующего пересмотра условий аренды автомобилей.

Российский рынок каршеринга оценивается в 36,5 тыс. автомобилей, из которых 85% приходится на московский рынок. Также 85% парка приобретены в лизинг. К 2025 г. прогнозируется увеличение парка каршеринга до 60-75 тыс. автомобилей в основном за счет развития региональных рынков⁶. Хотя доля россиян, часто пользующихся услугами каршеринга, постепенно растет и концу 2019 г. составляла 30%, каршеринг находится лишь на 4-ом месте по популярности способов передвижения после общественного транспорта, личных автомобилей и такси. Таким образом, роста парка каршеринговых машин по итогам текущего года не будет, что, соответственно, не приведет к росту нового бизнеса в данном сегменте лизингового рынка.

Автомобильный транспорт занимает менее 5% в структуре грузооборота, при этом на него приходится две трети объема перевозок. В мае 2020 г. объем рынка новых грузовых автомобилей в России сократился на 12,6% г/г. во многом из-за ограничений в работе авторитейлеров, за **пять месяцев продажи грузовых автомобилей сократились на 10,5% г/г.** В мае 2020 г. объем рынка новых легких коммерческих автомобилей (LCV) в России составил 5,5 тыс. единиц, снизившись на 27% г/г. **За пять месяцев снижение продаж LCV составило 15,5% в годовом выражении.**

Рисунок 11. Продажи грузовиков, ед., % г/г

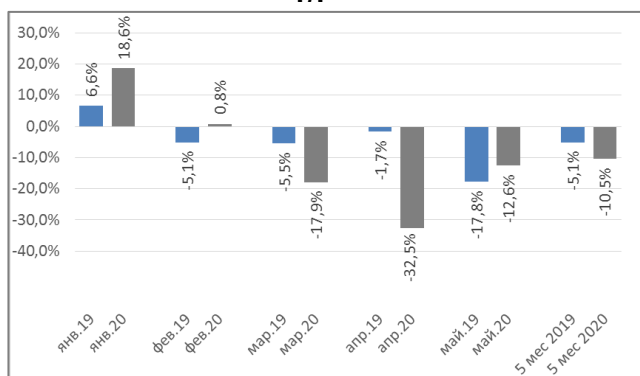
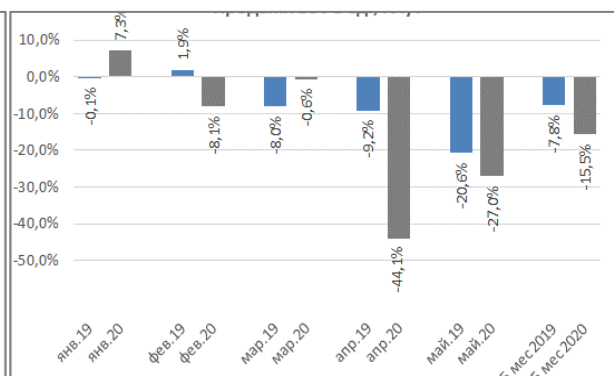


Рисунок 12. Продажи LCV, ед., % г/г



Источник: «АВТОСТАТ», расчеты НРА

После как минимум 10–процентного падения в текущем году восстановление прежних объемов рынка автомобильных грузоперевозок ожидается не ранее 2022 г. Закрытие европейских промышленных предприятий, сбои в системе поставок продукции и оборудования для импортозависимых отраслей могут повлечь закрытие многих российских предприятий, что еще больше снизит объем грузовых перевозок и обусловит уход части игроков с рынка.

Таким образом, единственным каналом спроса на автомобили в сегменте лизинга может стать сфера таксомоторных перевозок. Продажи тяжелых и легких коммерческих грузовиков могут снизиться на 10-15%, потянув на собой сжатие данного сегмента рынка лизинга.

⁶ По данным Russian Automotive Market Research

7. Дорожно-строительная техника.

В 2019 г. рынок продаж строительной и дорожно-строительной техники (ДСТ) вырос лишь на 12 % после 31-процентного роста в 2018 г. и 49% — в 2017 г.⁷ Одной из причин замедления роста продаж ДСТ стал высокий утилизационный сбор, направленный на ограничение ввоза старой техники, а также неадекватное ценообразование дорожно-строительных проектов. За первый квартал текущего года рост совокупных продаж составил 8% г/г, однако данный тренд не отражает кризисной ситуации, сложившейся после начала пандемии. **Строительный сегмент рынка не включен в перечень наиболее пострадавших от коронавируса отраслей, в связи с чем «каникулы» на уплату утилизационного сбора и какие-либо послабления в уплате таможенных пошлин пока не предусмотрены.**

Объем дорожного строительства в России составил в 2019 г. 619 млрд руб., сократившись на 20% г/г. Ранее ожидалось дальнейшее сокращение рынка в 2020 г. на 3%, до 600 млрд руб., однако, пандемия COVID-19 внесла свои негативные коррективы, отправив рынок инфраструктурных и дорожно-строительных проектов в зону риска из-за заморозки уже утвержденных и остановки запуска новых проектов. В настоящее время в **группе риска находятся 36 проектов в транспортной сфере с прогнозным совокупным убытком в 24,7 млрд руб.**

Большинство проектов реализуются с использованием большой доли импортного оборудования, техники и материалов, на которые приходится более 70% от общего объема дорожно-строительной техники в РФ. В этой связи существует **риск ограничений и приостановки поставок техники из-за пандемии, а также риск роста цен на импортное оборудование** на фоне рухнувших нефтяных цен и ослабления национальной валюты. Для сравнения, в 2015 г. на фоне обвала национальной валюты продажи спецтехники по сравнению с предыдущим годом снизились на 55,2%, до 6,4 тыс. единиц.

Таблица 4. Динамика и прогноз продаж новой дорожно-строительной техники, ед.

	1 кв 2019	1 кв 2020	%	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020П
Экскаваторы-погрузчики	581	773	33,0%	3 989	1 227	1 205	2 005	2 778	3 700	1 138
Гусеничные экскаваторы	831	900	8,3%	4 392	2 222	1 921	2 906	3 929	4 122	2 085
Погрузчики с бортовым поворотом	249	284	14,1%	1 892	761	757	881	1 013	1 302	524
Колесные погрузчики	261	220	-15,7%	1 205	697	648	917	1 141	1 169	676
Гусеничные трактора	230	224	-2,6%	960	490	490	776	1 019	1 116	570
Колесные экскаваторы	122	124	1,6%	890	316	237	410	565	718	255
Самоходные грейдеры	129	100	-22,5%	661	538	552	713	813	684	557
Сочлененные самосвалы	24	37	54,2%	260	92	109	152	273	206	73
Самосвалы с жесткой рамой	70	34	-51,4%	74	75	120	245	306	244	247
ИТОГО	2 497	2 696	8,0%	14 323	6 418	6 039	9 005	11 837	13 261	6 125

Источник: Ассоциация европейского бизнеса, оценки НРА

Таким образом, мелкие и средние дорожно-строительные компании, активно прибегающие к лизинговым услугам, могут не справиться с новыми вызовами, ростом расходов, повышением ставок кредитования и уйти из отрасли, также подставив под удар лизинговые компании. В случае повторения сценария 2015 г. **объем продаж ДСТ по итогам текущего года может сократиться до 6-6,5 тыс. единиц.** При этом в первом квартале текущего года уже реализовано 2,7 тыс. единиц.

⁷ По данным Ассоциации европейского бизнеса

8. Меры государственной поддержки.

Пакет государственных мер поддержки наиболее пострадавших отраслей предусматривает ряд экономических мер, которыми могут воспользоваться как предприятия МСБ (являющихся в большинстве своем активными потребителями лизинговых услуг), так и системообразующие предприятия, в том числе:

1. **КРЕДИТОВАНИЕ:** Предоставление годовых кредитов с льготным периодом на шесть месяцев в совокупном объеме 305 млрд руб. Покрытие 2/3 стоимости процентных платежей по новым кредитам за счет государства и банков – на данную меру выделено 200 млрд руб. Расширение программы льготного кредитования под 8,5%;
2. **НАЛОГИ И АРЕНДА:** Отсрочки по налоговым платежам на полгода по всем налогам, кроме НДС. Перенос платы за аренду объектов государственного или муниципального имущества с 2020 г. на 2021 г.
3. **ЛИЗИНГ:** Снижение лизинговых выплат для авиакомпаний. В рамках данной меры ГЛТК из бюджета было выделено 3 млрд руб. на компенсацию снижения лизинговых платежей от компаний-арендаторов. Кроме того, Правительство РФ выделило 23,4 млрд руб. субсидий российским авиакомпаниям для возмещения убытков, возникших из-за пандемии коронавируса. Средства можно будет направить на зарплаты авиационному персоналу (не менее 60% от общего объема), лизинговые платежи (не более 30%), оплату стоянки воздушных судов (не более 10%).

С 14 мая Росавиацией уже приняты положительные решения по заявлениям 18 авиакомпаний на сумму 9,5 млрд руб. на погашение расходов за коммерческие перевозки, выполненные с февраля по апрель 2020 г. Среди прочих субсидии предоставлены авиакомпаниям «Аэрофлот», «Россия», «Ред Вингс», «Уральские авиалинии», «Сибирь», «ЮТэйр» и проч.

В рамках господдержки льготного лизинга автомобилей Минпромторг со второй половины 2020 г. запускает новую программу «Доступная аренда», предполагающую субсидирование части ежемесячного платежа в рамках сделок без перехода прав собственности получателю. Предусмотрено предоставление 25–процентной скидки от стоимости автомобиля для приобретения в операционный лизинг для физических лиц и предприятий МСБ, в том числе для операторов каршеринга. На поддержку автопрома государство выделит более 45 млрд руб., в том числе по программам льготного лизинга – 10,5 млрд руб., включая 2,5 млрд руб. на «Доступную аренду» и 8 млрд руб. — на программы поддержки финансового автолизинга. Ожидаемый эффект от субсидий по этим двум программам – 40 тыс. дополнительных продаж автомашин, при том, что ожидаемое сокращение продаж на рынке может составить порядка полумиллиона новых авто.

Департамент транспорта Москвы также инициировал свою программу поддержки таксомоторных компаний и операторов каршеринга с целью выделения субсидий на возмещение кредитов и лизинговых платежей, а также для приобретения новых автомобилей такси и каршеринга. На данную меру поддержки предусмотрено выделение 283 млн руб.

4. **АДМИНИСТРАТИВНАЯ НАГРУЗКА:** Предусмотрено снижение административной нагрузки, что имеет весьма важное значение для автотранспортных компаний. Введение новых требований к оборудованию автобусов и грузовиков системой «ГЛОНАСС», а также реформа технического осмотра переносится на год. Обязательная сертификация транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов, переносится на 1 января 2022 г. Вводится мораторий на штрафы за непрохождение ТО и проч.

9. Реформа рынка

Центробанк намерен завершить реформу лизинговой отрасли в 2021 г., однако по состоянию на конец 2019 г. разработка нового законодательства все еще не закончилась. С 2020 г. все без исключения лизинговые компании должны начать отчитываться по МСФО и перейти на новый план счетов, а к 2021 г. рынок должен будет выполнить все требования регулятора, а именно создание СРО, внедрение реестра лизинговых компаний, введение требований к минимальному объему собственного капитала.

Реформирование отрасли нацелено на регламентирование и усиление контроля деятельности лизинговых компаний, а также повышение стандартов и прозрачности их деятельности, что одновременно снизит риски для лизингополучателей и кредиторов, а также приведет к дальнейшей концентрации рынка лизинга. При этом невозможность совмещения лизинговой деятельности с другими видами бизнеса может привести к снижению доходов и рентабельности. На финансовое состояние лизинговых компаний повлияет и рост расходов в связи повышением требований к управлению рисками, переходом на МСФО и внедрением новых информационных систем.

При этом многие участники рынка опасаются, что конечным результатом рыночного реформирования станет введение дополнительных требований для компаний, рост финансовой и организационной нагрузки, что автоматически повлечет увеличение себестоимости лизинговых услуг компаний, включенных в реестр, и снижение их конкурентоспособности.

Выводы:

- На фоне текущего кризиса и остановки ряда производств в I-II кварталах 2020 г. прогнозируется сокращение инвестиций в основной капитал, что приведет к сжатию рынка лизинга (на 30-50%), ограничив как динамику лизингового портфеля в целом, так и нового лизингового бизнеса;
- Следует ожидать просрочек выплат по уже заключенным договорам лизинга в силу сокращения денежных потоков лизингополучателей, что даст импульс росту проблемной лизинговой задолженности и ухудшит качество лизинговых портфелей;
- На фоне умеренного укрепления курса рубля в 2019 г. многие лизинговые компании могли прибегнуть к валютному банковскому фондированию, что в текущем году на фоне обвала национальной валюты повлечет за собой рост финансовых расходов по обслуживанию валютного долга.
- Существует также риск сокращения процентной маржи в случае повышения учетной ставки и роста плавающих процентных ставок по уже полученным кредитам при фиксированной стоимости уже заключенных договоров лизинга.
- Меры государственной поддержки должны иметь позитивные последствия для обеспечения относительной стабильности в промышленных сегментах, однако, **эффект непосредственно для рынка лизинга, если и будет, то незначительным.** Лизингополучатели, входящие в перечень наиболее пострадавших от COVID-19 отраслей, с высокой долей вероятности не будут заключать новые договоры лизинга, но скорее частично направлять получаемые субсидии и/или получаемое льготное финансирование на выполнение обязательств по уже существующим договорам.

Контакты и авторы

Сергей Гришунин

Управляющий директор рейтинговой службы

E-mail: grishunin@ra-national.ru

Мария Сулима

Старший аналитик корпоративных рейтингов рейтинговой службы

E-mail: sulima@ra-national.ru

Контакты для СМИ

Михаил Тегин

Директор по связям с общественностью

Тел. +7 (495) 122-22-55 (143)

E-mail: tegin@ra-national.ru



123610, г. Москва,
Краснопресненская набережная,
д.12, под. 7, оф. 1502
тел./факс: +7 (495) 122-22-55
www.ra-national.ru

Ограничение ответственности Агентства

© 2020

Настоящий аналитический обзор создан Обществом с ограниченной ответственностью «Национальное Рейтинговое Агентство» (ООО «НРА»), является его интеллектуальной собственностью, и все права на него охраняются действующим законодательством РФ. Вся содержащаяся в нем информация, включая результаты расчетов, выводы, методы анализа и др., предназначена исключительно для ознакомления; их распространение любым способом и в любой форме без предварительного согласия со стороны ООО «НРА» и подробной ссылки на источник не допускается. Любые факты неправомерного использования интеллектуальной собственности ООО «НРА» могут стать основанием для судебного преследования. Единственным законным источником публикации документа является официальный сайт ООО «НРА» в информационно-телекоммуникационной сети Интернет по адресу: www.ra-national.ru

ООО «НРА» и любые его работники не несут ответственности за любые последствия, которые наступили у лиц, ознакомившихся с настоящим аналитическим обзором, в результате их самостоятельных действий в связи с полученной из него информацией, в том числе за любые убытки или ущерб иного характера, прямо или косвенно связанные с такими действиями. Вся содержащаяся в аналитическом обзоре информация представляет собой выражение независимого мнения ООО «НРА» на дату его подготовки на основе сведений и данных, полученных из источников, которые ООО «НРА» считает надежными. Любые сделанные в нем предположения, выводы и заключения не имели целью и не являются предоставлением рекомендаций по принятию инвестиционных решений и проведению операций на финансовых рынках или консультацией по вопросам ведения финансово-хозяйственной деятельности. ООО «НРА» не несет ответственности за точность и достоверность сведений и данных, полученных из использованных источников, и не имеет обязанности по их верификации, а также по регулярному обновлению информации, содержащейся в настоящем аналитическом обзоре.