

☑ Резюме

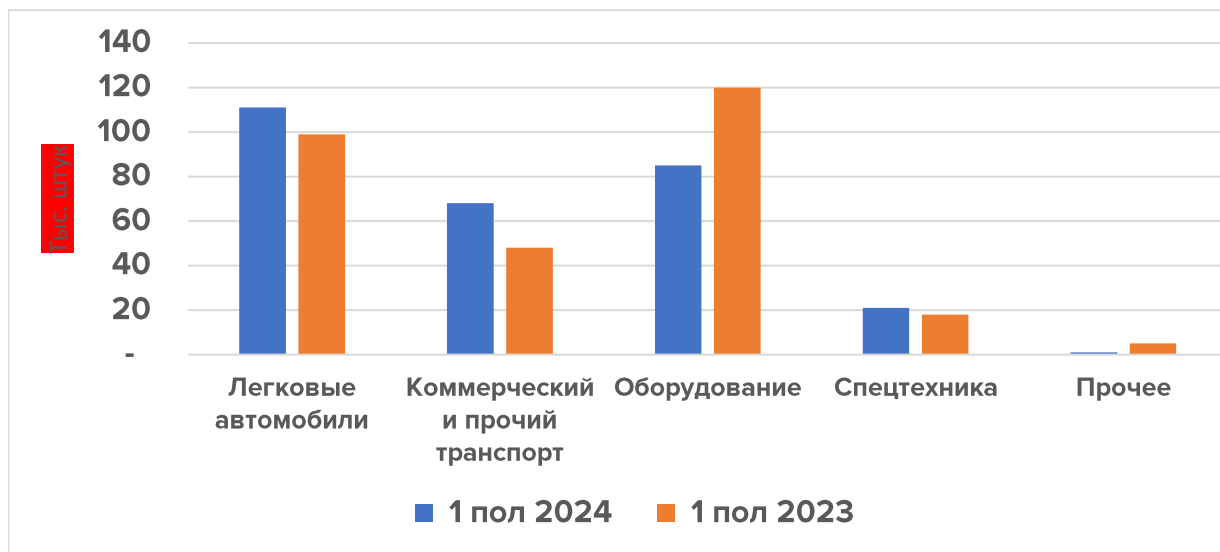
- **Объем нового бизнеса в натуральном выражении за первые девять месяцев 2024 года снизился на 11% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года.** Ожидаемый объем нового бизнеса на конец 2024 года составляет около 585 тысяч единиц в базовом варианте и около 520 тысяч единиц в пессимистичном сценарии. Объем нового бизнеса в денежном выражении (стоимость имущества) составит на конец 2024 года около 3,2 трлн рублей, а размер лизингового портфеля на конец 2024 года составит около 12 трлн рублей. Доля лизинга в ВВП на конец 2024 года составит около 2,3%.
- **Сегмент автолизинга легкового транспорта остается драйвером российского лизинга.** Стимулом к развитию легкового сегмента является высокий спрос со стороны операторов каршеринга и такси. Однако этот сегмент может стать волатильным после повышения ставок утилизационного сбора с октября 2024 года.
- **По итогам 2024 г. рост корпоративного бизнеса в сегменте автолизинга прогнозируется в размере до 20%,** преимущественно за счет роста стоимости предметов лизинга, а также роста грузооборота компаний, потребности перевозчиков в расширении и замене автопарка и переориентации на китайских производителей.
- **Максимальное снижение передаваемых клиентам предметов лизинга за указанный период 2024 года произошло в сегменте оборудования (падение составило 30%).** На текущий момент не налажено качественное импортозамещение, российские производители не могут в полной мере удовлетворить потребности производителей в качественном современном оборудовании. Агентство отмечает снижение темпов роста лизинга железнодорожной техники. Это вызвано дефицитом запчастей для ремонта, ростом себестоимости производства новых вагонов, снижением объемов погрузки.
- **В лизинговой отрасли наблюдается снижение рентабельности бизнеса по причине роста ставок фондирования и растущей конкуренции.** Лизинговые сделки заключаются под 22-28%, что влечет за собой снижение спроса, а также увеличение вероятности дефолта лизингополучателя из-за высокой кредитной нагрузки. Отмечается также увеличение риска ликвидности активов, обусловленного тем, что новые предметы лизинга, преимущественно китайского производства, значительно теряют стоимость в процессе эксплуатации, что затрудняет дальнейшую реализацию с положительным салдо в случае изъятия техники.
- **Рост бизнеса наиболее вероятен среди крупных игроков лизингового рынка,** преимущественно участников банковских групп, у которых есть возможность участвовать в государственных программах и оформлять субсидии.
- **В 2025 году развитию рынка лизинга могут способствовать непроцентные доходы за счет развития сопутствующих продуктов.** Перспективными направлениями лизинга могут стать ESG-лизинг и исламский лизинг. Отрасль нуждается в государственном стимулировании лизинга оборудования (особенно в сегменте станкостроения) для избегания долгосрочного спада этого направления.

☑ Текущая ситуация и прогноз

По предварительным оценкам агентства, за первые девять месяцев 2024 года объем нового бизнеса российских лизинговых компаний в натуральном выражении составил около 400 тыс. единиц по сравнению с 452 тыс. единиц за сопоставимый период. Сокращение по этому показателю составило 11%. По итогам 2024 года мы ожидаем, что в базовом варианте объем нового бизнеса в натуральном выражении составит около 585 тыс. единиц. В пессимистическом сценарии объем нового бизнеса на конец года может составить около 520 тыс. единиц, что составит 83% от уровня 2023 года. Положительная динамика нового бизнеса связана с сегментом автолизинга, однако его высокая волатильность является одновременно и «ахиллесовой пятой» рынка лизинга. В сегменте оборудования виден сильный спад, что говорит о снижающейся роли лизингового рынка в структурной перестройке российской экономики.

Наши предварительные оценки в целом следуют статистическим данным за первое полугодие 2024 года. Согласно данным НП «Лизинговый союз», консолидированным на основе информации из реестра «Федресурс», в первом квартале 2024 года объем нового бизнеса российских лизинговых компаний в натуральном выражении составил около 286 тыс. единиц по сравнению с 292 тыс. единиц за сопоставимый период прошлого года (рис. 1). Сокращение объемов нового бизнеса составило около 2%. Общее число договоров лизинга по итогам полугодия 2024 года достигло 222 тыс. сделок против 216 тыс. годом ранее.

Рис. 1. Прирост нового бизнеса в первом квартале 2024 года по сравнению с 1 кварталом 2024 года

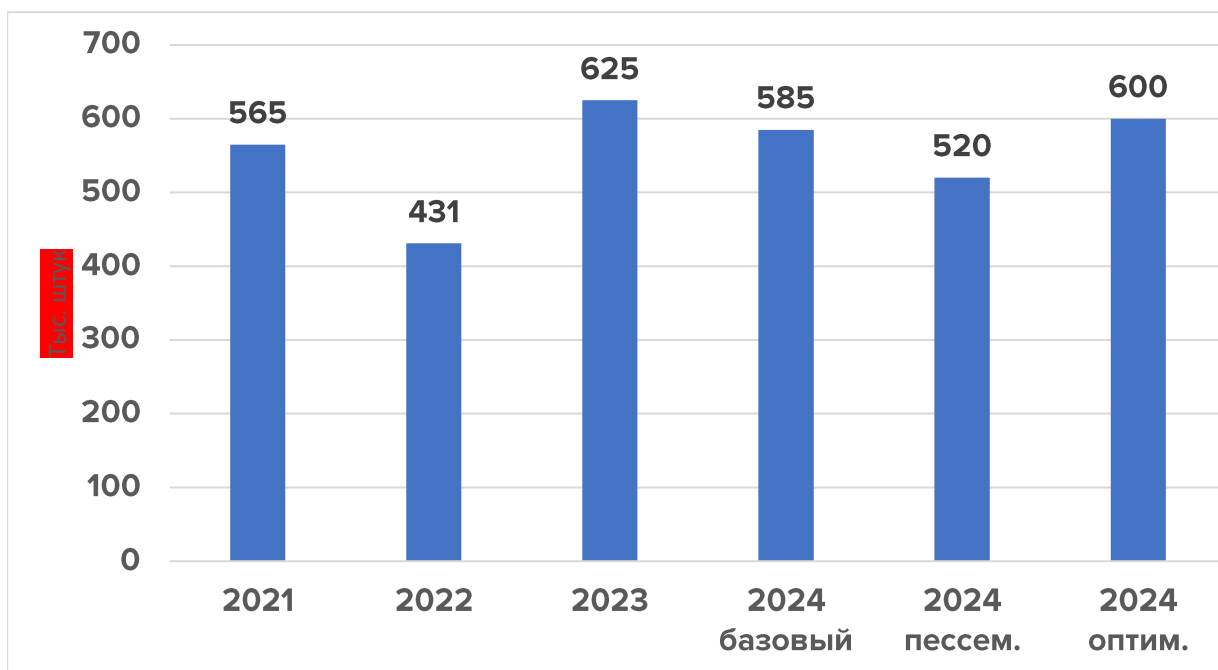


Источник: НП «Лизинговый союз», расчеты НРА

Прогнозы прироста лизингового рынка представлены на рис. 2. Объем нового бизнеса в денежном выражении (стоимость имущества) составит на конец 2024 года около 3,2 трлн рублей, что на 10% ниже, чем показатели 2023 года. Вместе с тем лизинговый портфель компаний продолжит расти и на конец 2024 года может составить около 12 трлн рублей (2023: 9,9 трлн рублей). Доля лизинга в валовом внутреннем продукте (ВВП) на конец 2024 года составит около 2,3%.



Рис. 2 Прогноз роста нового бизнеса в натуральном выражении



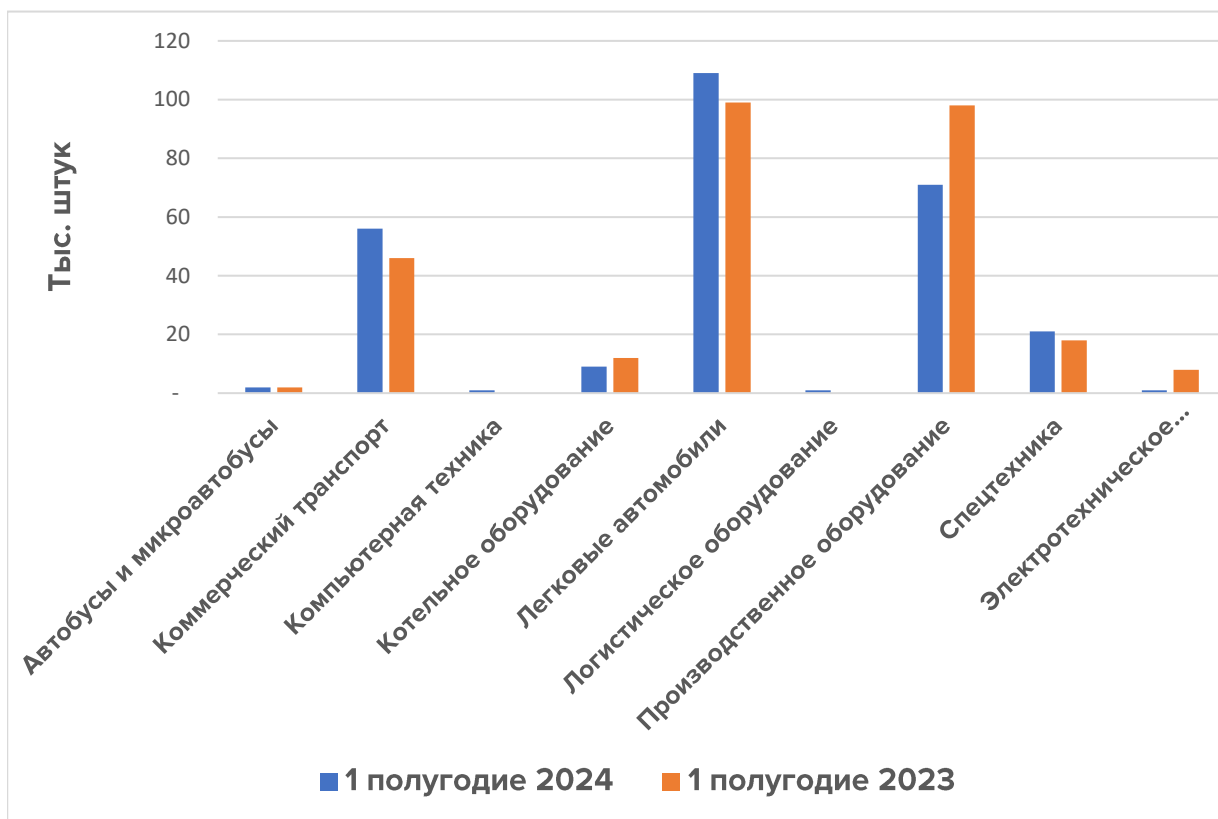
Источник: НП «Лизинговый союз», расчеты НРА

Понижающий эффект на спрос со стороны лизингополучателей продолжают оказывать жесткая денежно-кредитная политика и инфляция, а также неблагоприятный геополитический фон. Стагнации способствуют высокая стоимость фондирования, снижение ликвидности активов, снижение кредитного качества лизингополучателей, увеличение объема просроченной задолженности, изъятий. На финансовую устойчивость лизинговых компаний также неблагоприятно влияет рост количества досрочных погашений (выкуп предметов лизинга), опережающий динамику заключения новых договоров.

Отраслевой анализ

Динамика нового бизнеса в разрезе сегментов представлена на рис. 3.

Рис. 3. Сегментный анализ нового бизнеса



Источник: НП «Лизинговый союз», расчеты НРА

Сегмент автолизинга остается драйвером российского лизинга. Прибавка нового бизнеса в натуральном выражении составила около 20%. Так, на конец первого квартала 2024 года лизингополучателям было передано около 200 тыс. предметов лизинга по сравнению с 166 тыс. в сопоставимом периоде прошлого года. По-прежнему хороший спрос на продукты автолизинга предъявляют предприятия малого и среднего бизнеса.

Лизинг легковых автомобилей стимулирует высокий спрос со стороны операторов каршеринга и такси. Наблюдаются расширение линейки брендов китайских производителей, выход на рынок автопрома новых марок. На сегодняшний день наиболее популярные бренды - HAVAL, GEELY, Chery, EXEED. За первое полугодие 2024 года клиентам было передано около 110 тыс. предметов, что на 10% больше, чем за сопоставимый период годом раньше.

Сегмент легкового автотранспорта является наиболее волатильным, где рост может смениться существенным спадом. Уже сейчас рост здесь ограничен высокой стоимостью фондирования и изменением рыночной конъюнктуры в сторону более дешевых моделей. Спад высоко вероятен в конце 2024 и в 2025 году после повышения ставок утилизационного сбора с октября 2024 года. Это повышение приведет к росту стоимости предметов лизинга, стоимости полиса КАСКО, снижению спроса на новые транспортные средства, увеличению объемов лизинга бывшей в употреблении техники. Зависимость российского рынка лизинга от сегмента легковых автомобилей делает его хрупким и сокращает потенциал долгосрочной устойчивости.



По итогам 2024 г. рост корпоративного бизнеса в сегменте автолизинга прогнозируется до 15%-20% преимущественно за счет роста стоимости предметов лизинга, а также роста грузооборота компаний, потребности перевозчиков в расширении и замене автопарка, а также переориентации на китайских производителей. В первом полугодии 2024 года клиентам было передано около 55 тыс. единиц коммерческого транспорта по сравнению с 46 тыс. единиц в сопоставимом периоде прошлого года. В сегменте спецтехники новый бизнес за указанный период составил около 21 тыс. единиц (первое полугодие 2023 года: 18 тыс. единиц). Но и в этом направлении бизнеса виден тренд на снижение спроса из-за инфляции предметов лизинга, стоимости финансирования сделок и сомнений лизингополучателей в качестве предметов лизинга «новых брендов». В грузовом сегменте наиболее востребованы китайские бренды SITRAK, FAW, Shacman. Агентство отмечает отсутствие дефицита транспортных средств и спецтехники за счет налаженного импортозамещения, однако отсутствие дефицита влечет за собой высокие цены.

Агентство отмечает снижение темпов роста лизинга железнодорожной техники. Регулярное повышение цен на вагоны привело к ажиотажному спросу на вагоны в период 2022-2023 гг. В 2024 году ограничивают рост дефицит запчастей для ремонта, рост себестоимости производства новых вагонов в связи с ростом цен на комплектующие, снижение объемов погрузки, увеличение срока окупаемости.

Максимальное снижение передаваемых клиентам предметов лизинга за первое полугодие 2024 года произошло в сегменте оборудования. По данным реестра Федресурса, объем нового бизнеса в этом сегменте оборудования составил около 85 тыс. штук, что на 30% ниже сопоставимого периода прошлого года. Наибольшее падение наблюдается в сегменте электротехнического оборудования, где сокращение нового бизнеса составило до 90%. Агентство ожидает увеличение спроса на лизинг IT-оборудования, программного обеспечения.

Рост возможен среди крупных игроков лизингового рынка, преимущественно участников банковских групп, у которых есть возможность участвовать в государственных программах, возможность оформлять субсидии. По данным Минфина, активно развивается автолизинг в сегменте госзаказов. Поддерживать прирост нового бизнеса в данном сегменте будут программы льготного лизинга от Минпромторга и Фонда развития промышленности. Субсидии по лизингу прежде всего рассчитаны на коммерческий сегмент транспорта. Однако существенных стимулов для лизинга ключевого промышленного оборудования мы не видим.

Снижение рентабельности бизнеса по причине роста ставок фондирования, конкуренция на рынке лизинга оказывают влияние на снижение маржинальности лизинговых компаний. Лизинговые сделки заключаются под 22-28%, что влечет снижение спроса, а также увеличение вероятности дефолта лизингополучателя из-за высокой кредитной нагрузки.



Агентство отмечает увеличение риска ликвидности активов, обусловленного тем, что новые предметы лизинга, преимущественно китайского производства, значительно меняют стоимость в процессе эксплуатации, что затрудняет дальнейшую реализацию с положительным сальдо в случае изъятия техники.

В 2025 году развитию рынка лизинга могут способствовать непроцентные доходы. Они включают доходы от развития сопутствующих продуктов (сервисное обслуживание, страхование, топливные карты, консультационная поддержка). Во-вторых, это цифровизация бизнеса и процессов. Онлайн-платформы, IT-решения, автоматизация и дальнейшее развитие технологий могут оказать положительное влияние, повысить прозрачность, скорость оформления сделок, уровень сервиса. В-третьих, увеличение доходов возможно за счет выхода на новые рынки (новые территории, Беларусь, страны Центральной Азии). Положительно повлияет на масштаб и доходность бизнеса слияния с другими участниками рынка лизинга или формирование финансовых партнёрств. Это позволит улучшить доступность лизинговых услуг, сформировать конкурентные предложения. Нельзя также сбрасывать со счетов и развитие направлений, поддерживаемых государством.

Еще одной точкой «долгосрочного» роста мог бы стать ESG-лизинг. Российский лизинг много работает с транспортом, а этот вид деятельности является одним из новых драйверов глобального энергетического перехода. Лизинговые компании могли бы также поддерживать малый и средний бизнес, вовлеченный в стратегии устойчивого развития. Важна роль лизинга и в «социальных» аспектах – таких, как лизинг санитарных автомобилей и другой спецтехники, направленной на борьбу и предотвращение чрезвычайных ситуаций. Лизинг может финансировать клиентов, реализующих «адаптационные» проекты в сельском хозяйстве, железнодорожном и водном транспорте.

Лидерами «зеленой» лизинговой повестки в России являются государственные компании, такие как ГТЛК, «Газпромбанк Лизинг», «ВТБ Лизинг» и «СберЛизинг». Эти компании активно внедряют принципы устойчивого развития и интеграции ESG-рисков в свою деятельность. У ГТЛК более 50% лизингового портфеля, состоит из предметов с низким уровнем экологического риска. Компания специализируется на экологически чистом и энергоэффективном транспорте, который имеет высокую социальную значимость. ГТЛК также разработала список отраслей, взаимодействие с которыми считается неприемлемым и не финансируется. В свою очередь, компания «ВТБ лизинг», помимо предоставления клиентам в лизинг транспортных средств на газомоторном топливе и электротранспорта, активно занимается цифровизацией своих бизнес-процессов, тем самым снижая свой углеродный след. Кроме того, «ВТБ лизинг» финансирует и социальные проекты, например, приобретение низкопольных городских автобусов на природном газе в Кургане в 2024 году. «СберЛизинг» в свою очередь продолжает развивать линейку «зеленый лизинг», предоставляющую клиентам газомоторные автобусы, трамваи, троллейбусы и электрокары.



Однако развитию ESG-лизинга препятствует отсутствие достаточного количества государственных стимулов, инфраструктуры для «зеленого» оборудования и транспорта, а также общая ситуация со структурным кризисом. Перспективным новым продуктом является исламский лизинг. Сейчас этот продукт (иджара) доступен в «СберЛизинге» и «Ак Барс Лизинге». Наблюдается растущий спрос на исламский лизинг. Кроме того, многие принципы исламского лизинга созвучны принципам устойчивого развития: законность бизнеса, инвестирование только в этически приемлемые виды деятельности (в том числе не несущие вред окружающей среде), честная конкуренция, поддержка благотворительности, запрет коррупции, оплата труда работникам и даже необходимость принять бракованный товар. Также этот вид лизинга выгоден лизингополучателю, так как иджара предусматривает, что условия договора остаются неизменными на протяжении всего периода его действия.

Контакты для СМИ

E-mail: pr@ra-national.ru

Клиентская служба

Тел. +7 (495) 122-22-55

E-mail: commercial@ra-national.ru

АННА КУДРИНСКАЯ

Директор рейтингов нефинансовых и лизинговых компаний Рейтинговой службы НРА

E-mail: kudrinskaya@ra-national.ru

СЕРГЕЙ ГРИШУНИН

Управляющий директор Рейтинговой службы НРА

E-mail: grishunin@ra-national.ru



Национальное Рейтинговое Агентство

Ограничение ответственности Агентства

© 2023

115191, г. Москва, Гамсоновский пер., д.2, стр.7

тел./факс: +7 (495) 122-22-55

www.ra-national.ru

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.