

13 января 2021

Условия внешней среды пока ограничивают развитие отрасли.....2

Насколько чувствителен лизинг транспортных средств к наблюдаемым экономическим вызовам?.....4

Лидеры отрасли продолжают доминировать благодаря внешней поддержке7

Реформе лизинга — зеленый свет.....8

Влияние пандемии на качество активов зависит от специфики портфеля лизинговой компании.....9

Тенденция к диверсификации фондирования сохраняется.....10

Сурен Асатуров
Заместитель директора группы рейтингов финансовых институтов
+7 (495) 139-0480, доб. 130
suren.asaturov@acra-ratings.ru

Алла Борисова
Заместитель директора группы рейтингов финансовых институтов
+7 (495) 139-0480, доб. 153
alla.borisova@acra-ratings.ru

Валерий Пивень
Старший директор, и. о. руководителя группы рейтингов финансовых институтов
+7 (495) 139-0493
valeriy.piven@acra-ratings.ru

Контакты для СМИ

Алексей Чурилов
Менеджер по внешним коммуникациям
+7 (495) 139-0480, доб. 169
media@acra-ratings.ru

Между рисками и возможностями

Темпы роста российского рынка лизинга уже во втором полугодии этого года могут вернуться к докризисному уровню

- **Замедление мировой и российской экономик, все еще низкий спрос на энергоресурсы и ограничения авиасообщения продолжают сдерживать лизинговый сектор в стране.** Агентство ожидает незначительный и неоднородный рост лизингового портфеля в стоимостном выражении на 5–10% по итогам предыдущего года. В 2021 году рост, по ожиданиям АКРА, может составить 15–25% благодаря возможному восстановлению деловой активности до докризисных уровней.
- **Структурно высокие кредитные риски в экономике сокращают возможности для здорового роста отрасли.** Доля проблемной задолженности по группе рейтингуемых компаний осталась примерно в том же оценочном интервале, что и в 2019 году, — 15–20% портфеля. Среди отдельных лизингодателей дополнительно до 20–30% портфеля может иметь относительно уязвимое, по мнению АКРА, кредитное качество.
- **Возвращение к устойчивому росту железнодорожного лизинга не будет быстрым.** Вероятное восстановление глобальной экономики может стимулировать цены на уголь и, соответственно, оживление на лизинговом рынке во второй половине 2021 года. Грузоперевозки нефти, напротив, не поддержат рост ранее 2022 года ввиду условий соглашения ОПЕК+, ограничивающего добычу и, соответственно, экспорт сырья.
- **Лидеры авиации, по нашим наблюдениям, отложили вопрос обновления парка самолетов как минимум до второй половины 2021 года.** Беспрецедентное снижение пассажиропотока на фоне пандемии коронавируса и ослабление рубля продолжают оказывать прямой сдерживающий эффект на сектор.
- **Массовый сегмент розницы, включая лизинг грузовых и легковых авто, где уже ощущается отложенный спрос, сможет стабилизировать бизнес быстрее других транспортных направлений.** Однако, по мнению АКРА, кредитные риски, присущие этому сегменту, остаются наименее предсказуемы в условиях экономического спада.
- **Внешняя поддержка — один из основных факторов стабилизации рисков отрасли.** Лидеры рынка имеют связи с государством или являются частью финансово-промышленных групп, что обуславливает конкурентные преимущества и позволяет лучше справляться с вызовами операционной среды.
- **Суд Евразийского экономического союза летом 2020 года предоставил странам-участницам право самостоятельно регулировать лизинговую деятельность.** Это решение, по мнению Агентства, может приблизить реформу лизинга в России.
- **Выпуски облигаций становятся все более востребованным способом привлечения финансирования.** Облигационное фондирование продолжает заменять банковское среди небольших и средних розничных компаний. У государственных лизингодателей и других компаний, работающих с крупным бизнесом, облигационные займы вытесняют, скорее, собственные средства в структуре финансирования, приводя к осязаемому росту показателей левириджа.

Условия внешней среды пока ограничивают развитие отрасли

Непредвиденные экономические шоки предыдущего года продолжают испытывать финансовую устойчивость лизинговой отрасли и служить серьезным препятствием для ее развития на горизонте ближайших 6–12 месяцев. В частности, спад деловой активности спровоцировал существенное снижение спроса в экономике и сомнения относительно целесообразности капитальных инвестиций у бизнеса. Сохраняющаяся неопределенность относительно экономического роста, а также все еще актуальные риски повторного введения жестких карантинных мер из-за распространения коронавируса усугубляют ситуацию. Эти факторы в совокупности негативно отразились на текущем и потенциальном росте лизинговых компаний.

Согласно оценкам Агентства, падение реального и номинального ВВП России в 2020 году составило 4,3 и 6,1% соответственно. Ожидаемое восстановление экономики в текущем году при отсутствии прочих непредвиденных шоков, включая труднопредсказуемые геополитические риски, может быть благоприятным фоном для стабилизации поступательного развития лизинговой отрасли (согласно текущему прогнозу Агентства, рост реального и номинального ВВП в 2021 году составит 3,8 и 8,3% соответственно). В то же время АКРА не ожидает стабильного роста бизнеса ранее третьего–четвертого квартала. Отдельные крупные разовые сделки могут стимулировать рынок, однако, согласно ожиданиям Агентства, лизинг железнодорожного транспорта и гражданской авиации (основные направления отрасли по объему бизнеса) сможет вернуться к предсказуемому росту только по мере стабилизации глобальной и национальной экономик, спроса на энергоресурсы, а также по мере ослабления ограничений на авиаперелеты. Массовый сегмент розничного лизинга в лице отдельных компаний уже демонстрирует рост бизнеса и, по ожиданиям АКРА, сможет быстрее его стабилизировать. Однако масштабы этого направления не настолько велики, чтобы стать драйвером для всей отрасли. Таким образом, Агентство ожидает незначительный (5–10%) рост лизингового портфеля по результатам 2020 года, преимущественно за счет разовых факторов, и допускает годовой (15–25%) рост сектора в 2021 году на фоне вероятного восстановления экономики и реализации отложенного спроса на лизинг.

Помимо падения спроса на лизинговые услуги, обусловленного снижением деловой активности, АКРА отмечает наличие высоких системных кредитных рисков, сдерживающих возможности для здорового роста сектора. Эти риски уже ведут к повышению уровня потенциально проблемной задолженности по лизинговым контрактам (в том числе за счет роста проблемной реструктуризации) и могут оказать заметное давление на капитализацию сектора. По наблюдениям АКРА, многие лидирующие компании как в сегменте крупного бизнеса, так и в сегменте розничного лизинга осознают существующие тенденции и не стремятся наращивать портфель в текущих условиях. Менее крупные лизингодатели, в свою очередь, тяготеют к более агрессивному росту в попытке занять образовавшуюся нишу на рынке лизинговых услуг. Агентство оценивает такую стратегию как потенциально рискованную.

*Подробнее
в макропрогнозе АКРА
[«Структурные
и конъюнктурные
факторы экономического
роста в России»](#)
от 19 ноября 2020 года.*

Следствием более высоких рисков лизинговых портфелей является наблюдаемое сокращение кредитных лимитов для лизинговой отрасли (особенно малым и средним компаниям, не имеющим связей с государством и не аффилированным с банковскими группами) со стороны ее основных кредиторов — банков. Согласно ожиданиям АКРА, сложившееся положение вещей останется неизменным как минимум до середины 2021 года и продолжит несколько ограничивать возможности лизинговых компаний финансировать рост нового бизнеса.

Дополнительными препятствиями для устойчивого развития лизинга в стране, по мнению Агентства, остаются относительно слабая осведомленность о лизинговых услугах и их преимуществах среди субъектов малого и среднего предпринимательства (МСП), конкуренция с прочими финансовыми организациями, а также отсутствие системного регулирования отрасли, ограничивающее приток новых денег в сектор.

Снижение стоимости российского рубля в 2020 году оказало противоречивый эффект на финансовые показатели отрасли. С одной стороны, положительная переоценка крупных валютных договоров позволила в некоторой степени поддержать номинальную динамику по росту портфеля в прошлом году. С другой стороны, переоценка лизинговых платежей по новому курсу оказывает дополнительное давление на кредитное качество соответствующих лизингополучателей и в конечном итоге может привести к росту проблемных активов.

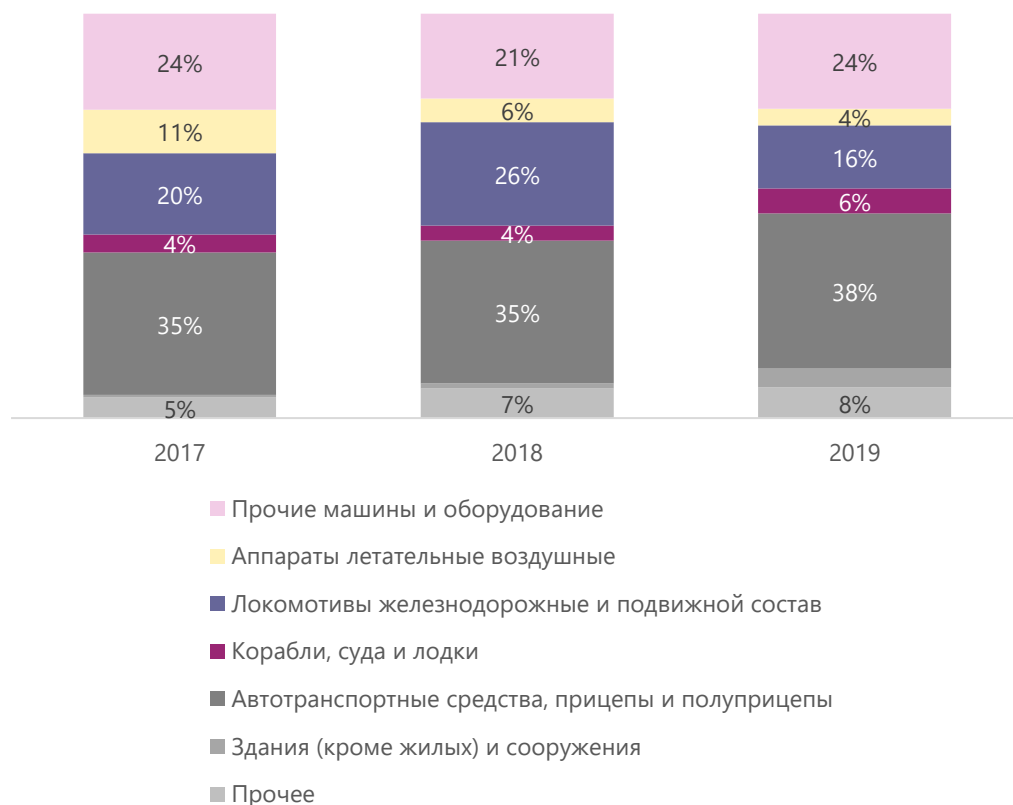
Укрепляет потенциал роста сектора все еще низкий уровень проникновения лизинговых услуг в экономику. Положительное влияние этого фактора будет иметь более выраженный стимулирующий эффект в долгосрочной перспективе по мере стабилизации рисков операционной среды.

В перспективе возвращение к активной реализации нацпроектов в сфере развития экономики городов (общественный транспорт, экопроекты, модернизация и/или замена оборудования ЖКХ и строительного оборудования и др.) будет способствовать развитию лизинговой отрасли. Однако АКРА полагает, что основную часть этих проектов, вероятнее всего, будут реализовывать крупнейшие лизинговые компании, что приведет к дальнейшему повышению концентрации отрасли и, как следствие, к ухудшению конкурентной среды.

Позиция государства, активно участвующего в развитии отрасли, по-прежнему является одним из ключевых элементов, определяющих показатели и динамику лизингового рынка. На сегодняшний день базовый сценарий АКРА предполагает сохранение готовности и желания правительства оказывать помощь сектору в случае снижения его собственной устойчивости. К факторам поддержки отрасли Агентство также относит послабления со стороны банковского регулирования (возможность реструктуризации проблемных кредитов лизинговой отрасли без дополнительного давления на капитал банков), что потенциально создает дополнительный буфер для абсорбции негативных последствий снижения экономики и роста кредитных рисков. Агентство положительно оценивает такие инициативы, отмечая при этом, что большинство лизинговых компаний пока не стремятся пользоваться предложенными послаблениями.

Помимо общих сдерживающих и стимулирующих факторов для всей лизинговой отрасли, динамика сегмента во многом определяется потенциалом развития различных транспортных направлений, которые исторически формируют основу лизингового бизнеса в России.

Рисунок 1. Структура финансового лизинга: исторически большую часть рынка занимали транспортные направления



Источник: Росстат

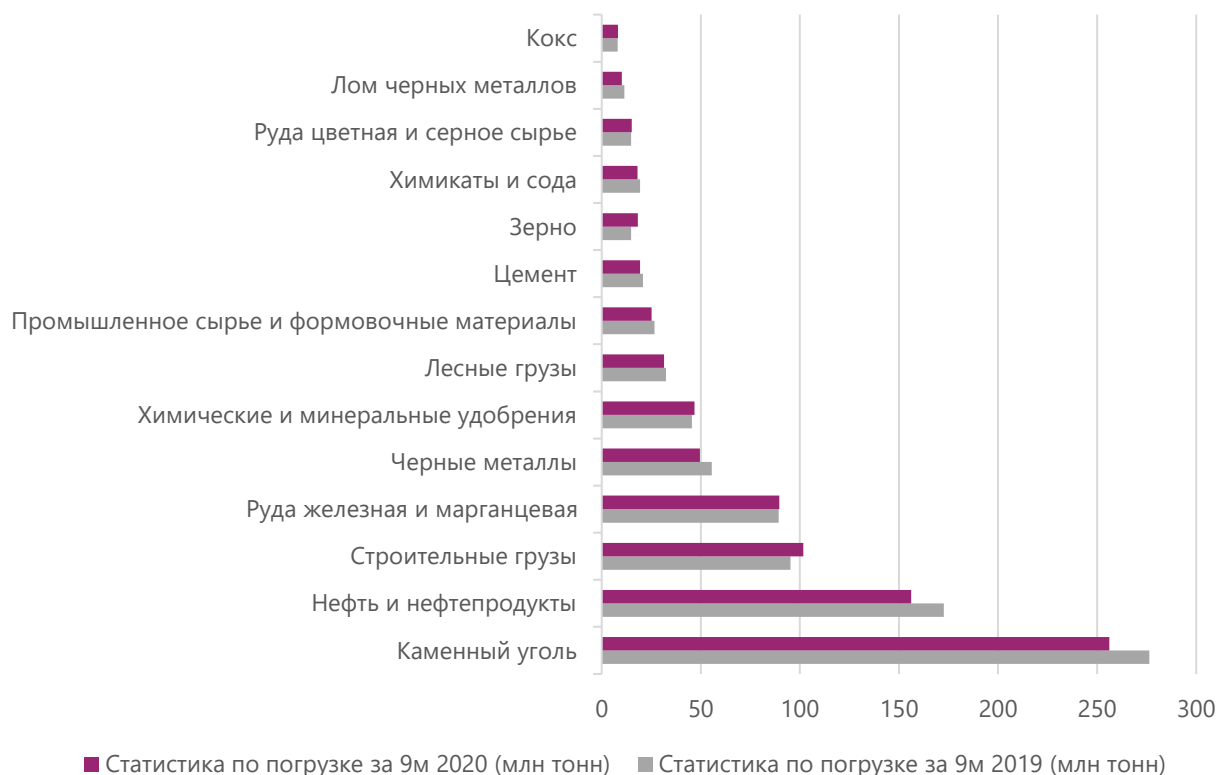
Насколько чувствителен лизинг транспортных средств к наблюдаемым экономическим вызовам?

Транспортный лизинг, исторически формирующий более половины лизинговой отрасли в России, закономерно оказался в списке наиболее уязвимых сегментов в условиях пандемии. Агентство отмечает значительное падение спроса на услуги перевозчиков, однако масштаб негативного влияния на основные направления транспортного лизинга оказался неоднородным. Кроме того, АКРА считает, что драйверы роста и потенциал восстановления у различных направлений транспортного лизинга разные.

Лизинг железнодорожного транспорта

Сокращение мирового спроса на уголь и нефть в 2020 году стало определяющим для лизинга железнодорожного транспорта. Внутренний спрос на уголь и нефтепродукты также не смог поддержать потребности в новых вагонах, что привело к сжатию рынка. Согласно оперативным данным ОАО «РЖД» от 01.10.2020, уровень погрузки на его сети за январь–сентябрь предыдущего года оказался на 3,6% ниже, чем за аналогичный период 2019 года.

Рисунок 2. Уровень погрузки сети ОАО «РЖД» снизился в январе–сентябре 2020 года по сравнению с соответствующим периодом 2019–го



Источник: оперативные данные ОАО «РЖД»

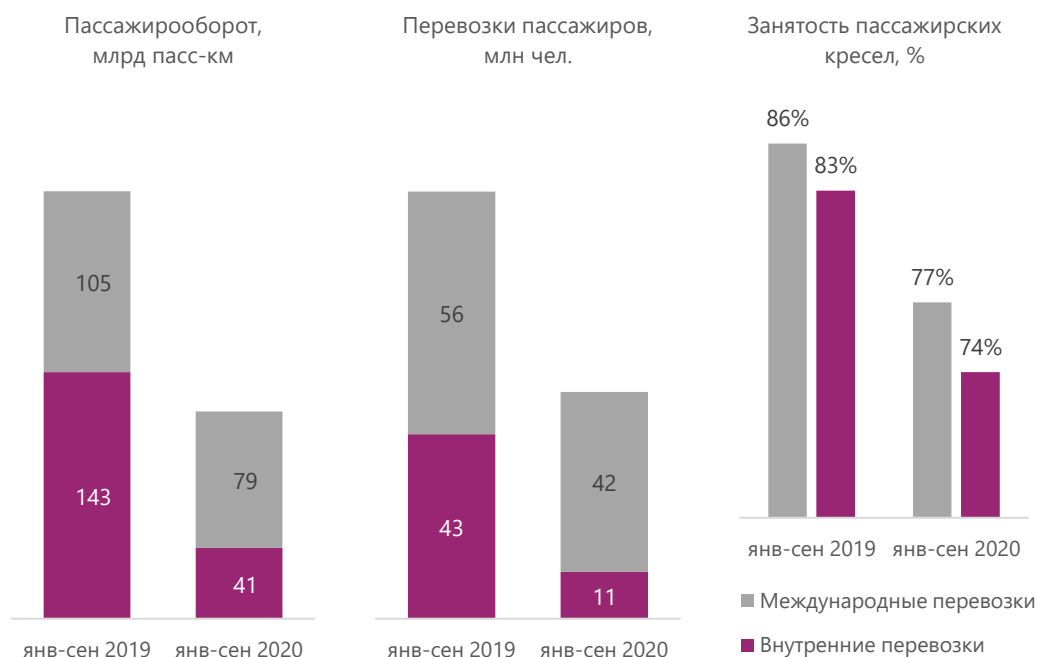
Восстановление лизингового рынка железнодорожного транспорта будет в значительной степени зависеть от перспектив роста цен на уголь, существенное снижение которых в 2020 году ограничило экспортные рынки для российских угольных компаний, особенно в западном направлении. Как следствие, основной объем поставок пришелся на восточное направление, а именно на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, где падение цен было не таким существенным. Определенное восстановление глобальной экономики и, соответственно, спроса и цен на уголь возможно в текущем году, что может стимулировать оживление отрасли во второй половине 2021–года.

Грузоперевозки нефти и нефтепродуктов, напротив, не смогут значимо поддержать рынок и обеспечить рост потребностей в новых вагонах в следующие 12 месяцев. По мнению АКРА, заметное увеличение объемов экспорта нефти возможно не ранее 2022 года — ожидания Агентства базируются на предпосылках, заложенных в соглашении стран-экспортеров нефти в рамках сделки ОПЕК+.

Лизинг авиационного транспорта

Наибольшее негативное влияние операционной среды наблюдается в сегменте авиализинга. Снижение пассажиропотока в связи с ограничительными мерами, введенными в рамках борьбы с пандемией, и ослабление рубля оказывают прямой сдерживающий эффект на сектор гражданских авиаперевозок. Дополнительное негативное воздействие на туристический пассажиропоток обусловлено сокращающимися доходами населения.

Рисунок 3. Авиацонный сегмент столкнулся с беспрецедентными ограничениями бизнеса в этом году



Источник: Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)

Также характерной особенностью российских операторов авиационного лизинга, по мнению АКРА, является плотная конкуренция с международными финансовыми институтами, которые зачастую могут предложить лучшие условия лизинга своим клиентам за счет более дешевого валютного фондирования. Этот фактор будет продолжать сдерживать развитие авиационного лизинга.

На текущий момент планы отдельных крупных авиакомпаний по обновлению парка самолетов отложены и, по ожиданиям Агентства, смогут стимулировать рост авиационного лизинга не раньше второй половины 2021 года. В настоящий момент рынок поддерживают только внутренние авиаперевозки. Долгосрочным фактором роста вплоть до 2025 года останется намерение лидера рынка гражданской авиации существенно нарастить объемы пассажиропотока.

Лизинг грузовых и легковых автомобилей

Лизинг грузовых автомобилей не продемонстрировал существенной негативной динамики в условиях экономического спада. Спрос поддерживался за счет работы продуктовых сетей, государственных закупок общественного транспорта и транспорта для нужд армии, а также относительно непродолжительного периода заморозки строительства в стране в период карантина. В целом, по мнению Агентства, парк грузовых автомобилей нуждается в обновлении, и ожидаемое восстановление экономики в текущем году может стать благоприятным фоном для роста в сегменте. В долгосрочной перспективе национальные проекты развития экономики городов также будут поддерживать рост лизинга общественного транспорта.

Лизинг легковых автомобилей, в свою очередь, испытал значительное давление операционной среды, в первую очередь из-за режима самоизоляции, в рамках которого граждане стали пользоваться услугами такси и каршеринга заметно реже. Тем не менее вышеупомянутые услуги все еще востребованы среди населения, поэтому в отсутствие жестких карантинных мер Агентство ожидает восстановление сегмента в ближайшие 6–12 месяцев.

Отдельно стоит отметить, что существенные кредитные риски на фоне спада экономики наименее предсказуемы именно в лизинге грузовых и легковых автомобилей, поскольку большинство лизингополучателей этого сегмента являются представителями МСП. Финансовая устойчивость последнего наиболее чувствительна к текущему ухудшению внешней среды, что может стать препятствием для здорового роста отрасли.

Лидеры отрасли продолжают доминировать благодаря внешней поддержке

Конкурентные преимущества в виде масштабов деятельности лизинговой компании, наличия потенциала внешней поддержки, а также уровня цифровизации бизнеса и широкой партнерской сети являются основными факторами, благоприятствующими наиболее комфортному преодолению сложностей операционной среды.

По мнению Агентства, текущие кризисные явления способствуют еще большему укреплению рыночных позиций доминирующих игроков, что оставляет меньше возможностей для конкуренции. Лидеры рынка, как правило, имеют доступ к стабильным источникам фондирования и/или ликвидности и могут рассчитывать на экстренную помощь в случае необходимости, в том числе и в виде капитала, поскольку оперируют в рамках крупных банковских и финансово-промышленных групп либо являются специализированными государственными финансовыми институтами. Совокупные активы таких компаний превосходят половину совокупных активов лизингового сектора. Вышеупомянутые преимущества становятся еще более ценными на фоне системного сокращения лимитов кредитования лизинговой отрасли.

Потенциал экстраординарной внешней поддержки (от группы или государства), будучи важным конкурентным преимуществом, находит свое отражение и в рейтингах АКРА, увеличивая итоговый уровень кредитоспособности соответствующих лизинговых компаний. Таким образом, базовый сценарий Агентства подразумевает, что риски операционной среды будут несколько балансироваться за счет возможностей и желания государства, а также большей части финансово-промышленных групп продолжать оказывать поддержку отрасли. Помимо финансовой помощи, АКРА ожидает сохранение других форм поддержки. В частности, предоставление доступа к более обширной клиентской базе и дополнительным каналам продаж за счет офисов и прочих точек присутствия аффилированных структур, возможность заимствовать более совершенные процедуры риск-менеджмента, технологии и IT-процессы, обеспечение доступа персонала к корпоративным программам обучения, резерв квалифицированных кадров, а также возможность привлечения опытных менеджеров из смежных отраслей, в первую очередь банковской.

Цифровизация лизинговой отрасли все еще отстает от других сегментов сферы финансовых услуг и будет оставаться значимым источником возможностей и конкурентных преимуществ для наиболее успешных участников рынка. В целом можно сказать, что сектор сумел подстроиться под вызовы удаленной работы в период строгой самоизоляции и карантинных мер и ускорил процессы digital-трансформации бизнеса.

Важным направлением развития для лизинговых компаний останется поддержание высокого качества и спектра оказываемых услуг за счет расширения партнерских сетей, позволяющих обеспечить бесперебойное сервисное обслуживание предметов лизинга.

Реформе лизинга — зеленый свет

По мнению АКРА, прошлогоднее решение Суда Евразийского экономического союза в отношении прав российских регулирующих органов вводить специальный надзор за деятельностью лизинговой отрасли существенным образом приблизило реформу лизингового рынка в стране. В частности, суд признал право отдельных стран-членов ЕАЭС вводить государственное регулирование лизингового сектора на своей территории, включая внедрение финансовых нормативов и требований к отчетности, а также право страны-члена союза самостоятельно устанавливать правила налогообложения сделок лизинга. Таким образом, суд признал правомочность позиции Российской Федерации, что дает правительству возможность приступить к реализации разработанного плана реформ.

По мнению АКРА, реформа лизингового рынка, которая предполагает принципиально иной уровень прозрачности сектора и регулирование, приближенное к банковским стандартам, будет одним из ключевых факторов, определяющих долгосрочное развитие отрасли в целом и ее отдельных представителей в частности. Реформирование сектора предусматривает внедрение требований к обязательному раскрытию информации, пруденциальному надзору и новым стандартам учета. Кроме того, предполагается создание саморегулируемых организаций, которые, скорее всего, будут подотчетны Банку России, а также внедрение реестра лизинговых компаний (по аналогии с лицензированием банков).

АКРА позитивно оценивает инициативу регулирования лизинговой отрасли и отмечает, что такой подход соответствует лучшим мировым практикам. По мнению Агентства, планируемое регулирование будет способствовать консолидации сектора и его оздоровлению, поскольку будет стимулировать уход с рынка слабых и недобросовестных игроков. АКРА также ожидает, что большая прозрачность и наличие понятных правил регулирования, обеспечивающих защиту кредиторов и инвесторов (как юридических, так и физических лиц), будут способствовать притоку финансирования, что в конечном итоге может улучшить диверсификацию все еще концентрированной базы фондирования многих лизинговых компаний. Схожие с банковскими стандарты регулирования и более строгие подходы в риск-менеджменте, вероятно, приведут к ужесточению конкуренции как в самой лизинговой отрасли, так и в борьбе лизинговых компаний за клиентов с банками. Тем не менее для лидеров рынка изменения конкурентной среды

будут минимальными благодаря более зрелым бизнес-моделям, достаточно узнаваемым брендам, устоявшимся клиентским базам и значимым рыночным позициям в определенных нишах.

Влияние пандемии на качество активов зависит от специфики портфеля лизинговой компании

Для анализа изменений качества активов и фондирования лизингового сектора Агентство использовало данные лизинговых компаний, которые имеют кредитный рейтинг АКРА. По объему лизингового портфеля эти компании занимают практически половину рынка.

Агентство полагает, что уровень кредитных рисков в секторе значительно вырос в 2020 году. Доля проблемной задолженности на балансе лизинговых компаний несколько увеличилась, однако в целом по группе анализируемых компаний находится примерно в том же оценочном интервале — 15–20% портфеля. Дополнительно АКРА оценивает, что у некоторых компаний еще до 20–30% лизингового портфеля может иметь сомнительное, по мнению Агентства, кредитное качество. Реализация соответствующих кредитных убытков и их влияние на устойчивость отдельных компаний и сектора в целом будет зависеть от глубины и продолжительности экономического спада и своевременности поддержки со стороны государства.

АКРА также отмечает, что на фоне непростых условий прошлого и нынешнего годов усиливается разница в динамике показателей качества активов между крупными компаниями, входящими в финансовые группы и/или имеющими поддержку государства, и рыночными компаниями, работающими с розничными клиентами.

Основное увеличение просроченных платежей, реструктурированных кредитов, а также потенциально проблемной задолженности в настоящий момент приходится на компании первой группы. Здесь главными определяющими факторами являются: (1) структура портфеля, а именно присутствие наиболее пострадавших от пандемии отраслей с большими суммами отдельных договоров (авиация, железнодорожные перевозки), (2) высокая концентрация на крупных лизингополучателях, а также (3) желание и возможность принимать больший риск, полагаясь на потенциал внешней поддержки от материнской группы или государства. Факт возможной поддержки также обусловил меньший рост резервов, созданных под кредитные риски, в сравнении с небольшими и средними розничными компаниями. По оценке АКРА, доля проблемной задолженности в портфеле ряда компаний этой группы может достигать 50%.

Компании розничного сегмента, имеющие кредитный рейтинг АКРА, в настоящий момент, напротив, демонстрируют более медленный рост как с точки зрения доли просроченных платежей, так и потенциально проблемной задолженности. Последняя, по оценке АКРА, находится в интервале 1,5–11% лизингового портфеля в зависимости от компании. При этом к формированию резервов компании розничного лизинга подходят более консервативно. Лизинговый портфель у них по большей части состоит из легкового и грузового транспорта, автобусов, строительной и дорожно-строительной техники, небольшая доля портфеля приходится на специальное оборудование различного профиля. Для максимального сохранения качества портфеля

розничные компании в течение 2020 года существенно снизили аппетит к риску, приостановив продажи в наиболее пострадавших от пандемии сегментах своего рынка (пассажирские перевозки, туризм, коммерческое строительство). Кроме того, они крайне ограниченно предоставляли в лизинг оборудование предприятиям, деятельность, которых требует уникального и, соответственно, низколиквидного оборудования и увеличили величину размера авансовых платежей.

Ряд розничных компаний отмечали ухудшение платежной дисциплины клиентов в апреле–мае 2020 года (в том числе и из-за специфики работы в сегменте МСП), что привело к росту просроченной свыше 90 дней задолженности к концу второго квартала предыдущего года. Однако уже к концу третьего квартала уровень такой задолженности, по оценке компаний, вернулся к прошлогодней величине.

Важно отметить, что несмотря на относительно более высокие текущие показатели качества активов, кредитные риски в сегменте розничного лизинга остаются наименее предсказуемыми по сравнению с аналогичными рисками компаний, работающих с крупным бизнесом. Высокая неопределенность сохраняется и относительно влияния пандемии на предприятия МСП. Как следствие, в зоне повышенного кредитного риска остаются средние и малые лизинговые компании, клиентами которых они являются.

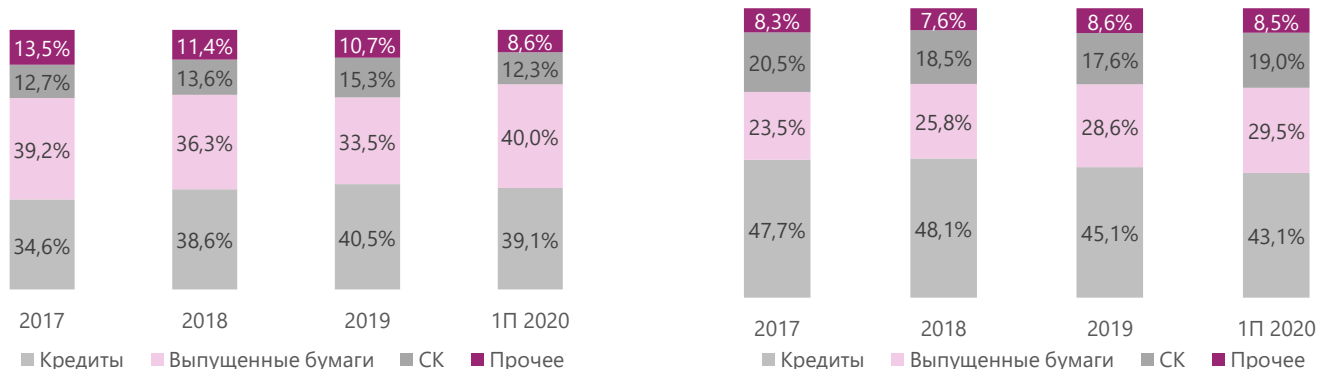
Тенденция к диверсификации фондирования сохраняется

Вот уже несколько лет продолжается активный выход лизинговых компаний на облигационный рынок, что способствует большей диверсификации источников фондирования лизинговой деятельности и более равномерному распределению базы фондирования по срокам погашения обязательств. Облигационный рынок как источник финансирования в настоящий момент широко востребован не только среди крупных игроков, как было ранее, но и среди средних и малых лизинговых компаний.

Рисунок 4. Доля выпущенных облигаций растет, заменяя другие источники фондирования

Структура фондирования по компаниям сектора в целом

Структура фондирования без учета компаний, работающих с крупным бизнесом



Источник: АКРА, отчетность компаний

АКРА ожидает дальнейшее увеличение доли облигационного фондирования, так как этот инструмент интересен лизинговым компаниям благодаря тому, что позволяет им более гибко управлять своей задолженностью на фоне тенденции снижения ставок на облигационные выпуски. Принимая во внимание невысокие банковские ставки по депозитам, Агентство также отмечает интерес к облигационному финансированию среди инвесторов, а также юридических и физических лиц.

Как следует из *рис. 4*, который отражает структуру фондирования по розничным компаниям, облигационные займы в таких компаниях замещают банковские кредиты. Так, если в 2017 году банковские кредиты составляли 48% пассивов, а выпущенные облигации — 23%, то по итогам первого полугодия 2020 года их доли были равны 43 и 29% соответственно. Агентство также отмечает, что доля собственного капитала розничных компаний при этом достаточно стабильна и составляет около 20% баланса, тогда как у крупных игроков отмечается замещение облигационными займами собственного капитала, доля которого в структуре пассивов сократилась с 27% в 2017 году до 12% по результатам первой половины 2020-го.

С учетом вышесказанного показателя достаточности капитала (ПДК) у компаний, работающих в сегментах авиа- и железнодорожного транспорта, а также входящих в финансовые группы, более волатильны, чем у компаний розничного сегмента. ПДК розничных компаний, рассчитанный по итогам первого полугодия предыдущего года, находится в диапазоне 18–22%, тогда как ПДК крупных игроков демонстрирует отрицательную динамику и составляет 10–15%. Снижение их показателя относительно значений 2019 года говорит о том, что капитализация крупных компаний и стабильность их бизнеса все еще зависят от внешней поддержки.

АКРА по-прежнему отмечает высокую концентрацию фондирования на кредиторах компаний, специализирующихся на крупном бизнесе; драйвером остается финансирование крупных игроков связанными структурами и банками, входящими в группы. Доля требований пяти крупнейших кредиторов в этом сегменте достигает 80%. В розничном сегменте наблюдается постепенное увеличение диверсификации и снижение доли крупнейших кредиторов (в среднем по сегменту: крупнейший кредитор — 20%, пять крупнейших кредиторов — 35%).

В ходе опроса, проведенного АКРА, представители розничных компаний, имеющих рейтинг Агентства, отмечали, что в период карантина ряд банков проявляли осторожность при выдаче новых кредитов лизинговой отрасли, а некоторые и вовсе приостанавливали кредитование. Тем не менее достаточно высокая диверсификация среди банков-кредиторов, снижение риск-аппетита при заключении новых лизинговых договоров и сокращение темпов роста нового бизнеса позволили большинству попавших в выборку лизинговых компаний пройти период карантина без критического дефицита в финансировании. Еженедельный мониторинг движения денежных средств лизинговых компаний, проводимый АКРА в период с марта по июль 2020 года, показал, что работа с дебиторской задолженностью и взвешенный подход при определении условий в рамках заключения новых договоров обеспечили компаниям входящий денежный поток, необходимый для обслуживания долга.

(С) 2021

Аналитическое Кредитное Рейтинговое Агентство (Акционерное общество), АКРА (АО)
Москва, Садовническая набережная, д. 7 5
www.acra-ratings.ru

Аналитическое Кредитное Рейтинговое Агентство (АКРА) создано в 2015 году. Акционерами АКРА являются 27 крупнейших компаний России, представляющие финансовый и корпоративный сектора, а уставный капитал составляет более 3 млрд руб. Основная задача АКРА — предоставление качественного рейтингового продукта пользователям российского рейтингового рынка. Методологии и внутренние документы АКРА разрабатываются в соответствии с требованиями российского законодательства и с учетом лучших мировых практик в рейтинговой деятельности.

Представленная информация, включая, помимо прочего, кредитные и некредитные рейтинги, факторы рейтинговой оценки, подробные результаты кредитного анализа, методологии, модели, прогнозы, аналитические обзоры и материалы и иную информацию, размещенную на сайте АКРА (далее — Информация), а также программное обеспечение сайта и иные приложения, предназначены для использования исключительно в ознакомительных целях. Настоящая Информация не может модифицироваться, воспроизводиться, распространяться любым способом и в любой форме ни полностью, ни частично в рекламных материалах, в рамках мероприятий по связям с общественностью, в сводках новостей, в коммерческих материалах или отчетах без предварительного письменного согласия со стороны АКРА и ссылки на источник. Использование Информации в нарушение указанных требований и в незаконных целях запрещено.

Кредитные рейтинги АКРА отражают мнение АКРА относительно способности рейтингуемого лица исполнять принятые на себя финансовые обязательства или относительно кредитного риска отдельных финансовых обязательств и инструментов рейтингуемого лица на момент опубликования соответствующей Информации.

Некредитные рейтинги АКРА отражают мнение АКРА о некоторых некредитных рисках, принимаемых на себя заинтересованными лицами при взаимодействии с рейтингуемым лицом.

Присваиваемые кредитные и некредитные рейтинги отражают всю относящуюся к рейтингуемому лицу и находящуюся в распоряжении АКРА существенную информацию (включая информацию, полученную от третьих лиц), качество и достоверность которой АКРА сочло надлежащими. АКРА не несет ответственности за достоверность информации, предоставленной клиентами или связанными третьими сторонами. АКРА не осуществляет аудита или иной проверки представленных данных и не несет ответственности за их точность и полноту. АКРА проводит рейтинговый анализ представленной клиентами информации с использованием собственных методологий. Тексты утвержденных методологий доступны на сайте АКРА по адресу: www.acra-ratings.ru/criteria.

Единственным источником, отражающим актуальную Информацию, в том числе о кредитных и некредитных рейтингах, присваиваемых АКРА, является официальный интернет-сайт АКРА — www.acra-ratings.ru. Информация представляется на условии «как есть».

Информация должна рассматриваться пользователями исключительно как мнение АКРА и не является советом, рекомендацией, предложением покупать, держать или продавать ценные бумаги или любые финансовые инструменты, офертой или рекламой.

АКРА, его работники, а также аффилированные с АКРА лица (далее — Стороны АКРА) не предоставляют никакой выраженной в какой-либо форме или каким-либо образом непосредственной или подразумеваемой гарантии в отношении точности, своевременности, полноты или пригодности Информации для принятия инвестиционных или каких-либо иных решений. АКРА не выполняет функции фидуциария, аудитора, инвестиционного или финансового консультанта. Информация должна расцениваться исключительно как один из факторов, влияющих на инвестиционное или иное бизнес-решение, принимаемое любым лицом, использующим ее. Каждому из таких лиц необходимо провести собственное исследование и дать собственную оценку участнику финансового рынка, а также эмитенту и его долговым обязательствам, которые могут рассматриваться в качестве объекта покупки, продажи или владения. Пользователи Информации должны принимать решения самостоятельно, привлекая собственных независимых консультантов, если сочтут это необходимым.

Стороны АКРА не несут ответственности за любые действия, совершенные пользователями на основе данной Информации. Стороны АКРА ни при каких обстоятельствах не несут ответственности за любые прямые, косвенные или случайные убытки и издержки, возникшие у пользователей в связи с интерпретациями, выводами, рекомендациями и иными действиями третьих лиц, прямо или косвенно связанными с такой информацией.

Информация, предоставляемая АКРА, актуальна на дату подготовки и опубликования материалов и может изменяться АКРА в дальнейшем. АКРА не обязано обновлять, изменять, дополнять Информацию или уведомлять кого-либо об этом, если это не было зафиксировано отдельно в письменном соглашении или не требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

АКРА не оказывает консультационных услуг. АКРА может оказывать дополнительные услуги, если это не создает конфликта интересов с рейтинговой деятельностью.

АКРА и его работники предпринимают все разумные меры для защиты всей имеющейся в их распоряжении конфиденциальной и/или иной существенной непубличной информации от мошеннических действий, кражи, неправомерного использования или непреднамеренного раскрытия. АКРА обеспечивает защиту конфиденциальной информации, полученной в процессе деятельности, в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.