

Территория развития. Итоги

ПАРТНЕР ПРОЕКТА



Norge Mining

Реклама

ТЕНДЕНЦИИ | Пандемия усилила «экономический национализм»

Экономика, построенная на **МЕЖДУНАРОДНОМ** разделении труда и производства, показала свою **СЛАБОСТЬ** под ударом COVID-19. Но мир не откажется от дальнейшей **ГЛОБАЛИЗАЦИИ**, считают опрошенные РБК+ эксперты.

Есть ли глобализация после коронакризиса



Фото: Getty Images Russia

ФЕДОР КОНОВ

Согласно октябрьскому отчету ЮНКТАД (Конференция ООН по торговле и развитию) о глобальной торговле, в третьем квартале 2020 года мировой товарооборот сократился на 5% по сравнению с соответствующим периодом

прошлого года. Сравнение со вторым кварталом, когда падение составило 19%, говорит о наметившемся восстановлении международных товарных поставок. Однако авторы отчета прогнозируют, что текущий год мировая торговля закончит в зоне отрицательных значений — минус 7–9%. Причем показатель пока «остается крайне неопределенным из-за

постоянных опасений по поводу воздействия COVID-19». Летом Всемирная торговая организация (ВТО) прогнозировала сокращение международного товарооборота в текущем году в диапазоне от 13 до 32%.

Другое исследование ЮНКТАД показало, что глобальные потоки прямых иностранных инвестиций (ПИИ)

в первой половине 2020 года снизились на 49% к аналогичному периоду предыдущего года: «Локдауны по всему миру замедлили реализацию существующих инвестиционных проектов, а перспективы глубокой рецессии заставили многонациональные предприятия переоценить новые проекты». Как прогнозируют авторы отчета, по итогам 2020-го

снижение иностранных инвестиций в целом в мире может оказаться на уровне 30–40%.

ПАНДЕМИЯ КАК ПОВОД ДЛЯ ПРОТЕКЦИОНИЗМА
 Пандемия нового коронавируса не единственная причина кризиса мировой экономической кооперации. По итогам

Тенденции



← 1

прошлого года, согласно данным ЮНКТАД, из-за торговых войн и общего замедления экономического развития объем международной торговли снизился на 2,4% после почти десятипроцентного роста в 2018-м, когда он достиг рекордных \$19,5 трлн.

Связанный с COVID-19 разрыв цепочек глобальных поставок добавил напряженности в торговые взаимоотношения США и Китая, говорится в глобальном отчете S&P Global Ratings (U.S. Firms Face Calls To Cut Chinese Supply Chains, But See Few Options). Там же отмечается, что пандемия в целом усилила «экономический национализм» во всем мире, причем некоторые экономики ввели крайне жесткие правила в отношении ПИИ. Некоторые из крупнейших торговых экономик мира, включая Китай и США, подняли таможенные тарифы. «В части международных экономических взаимоотношений напряженность в 2020 году росла, продолжая тенденцию последних десяти лет, когда доля товаров, торгуемых с тарифными или нетарифными ограничениями в мировом обороте, выросла с единиц процентов до двузначных значений. И этот процесс продолжается», — говорит заместитель директора группы суверенных рейтингов и макроэкономического анализа АКРА Дмитрий Куликов.

30 ноября в ходе онлайн-совещания Совета глав правительств стран Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) российский премьер Михаил Мишустин заявил, что западные страны в стремлении сохранить привилегированное положение в мире прибегают к протекционизму, что еще больше усугубляет негативную ситуацию в мировой эко-

номике. «В суматохе кризиса некоторые страны уступили соблазну протекционизма», — подтверждает глава отдела макроэкономического анализа Saxo Bank Кристофер Дембик. Он считает, что американская модель протекционизма, предложенная прежним президентом США Дональдом Трампом, не должна становиться устойчивой моделью для большинства стран. «Чистый результат глобализации однозначно положителен, особенно для небогатых стран, которые смогли специализироваться и при условии справедливого распределения доходов от глобализации вывести свое население из нищеты, способствовать появлению среднего класса», — говорит Кристофер Дембик.

УРОКИ ПАНДЕМИИ

Опрошенные РБК+ эксперты отмечают, что мировой бизнес оказался практически безоружен перед реализацией глобального биологического риска. «Главным слабым местом в большинстве экономик оказалось отсутствие резервов, начиная от системы здравоохранения и заканчивая финансовыми ресурсами», — говорит директор по анализу финансовых рынков и макроэкономики управляющей компании «Альфа-Капитал» Владимир Брагин. Наиболее уязвимыми оказались страны с исторически высоким нетто-потокотом доходов от туризма, относительно низким проникновением интернет-торговли, а также неравномерным доступом к медицинским услугам, отмечает Дмитрий Куликов.

Риск международной пандемии не был достаточно проработан риск-менеджментом крупнейших глобальных компаний и целых индустрий, считает

↑ Из-за запретов на международные рейсы авиаперевозчики могут по итогам 2020 года потерять треть прибыли

управляющий партнер департамента финансового консультирования «Делойт, СНГ» Александр Соколов: «Поскольку четких планов и проработанных протоколов реагирования не было, то все проблемы решались в ручном режиме». При этом эксперт отмечает, что бизнес во всем мире вел себя в этих условиях достаточно разумно. Вместо судебных тяжб за неисполнение договорных обязательств большинство партнеров договаривались, совместно готовили альтернативные планы. Это позволило в значительной степени избежать «эффекта домино».

При этом Владимир Брагин считает, что неготовность подавляющего большинства стран вводить надолго жесткие ограничения для борьбы с вирусом несколько сгладила влияние коронакризиса на мировую экономику: «Они не выключились из цепочек создания добавленной стоимости полностью, грузоперевозки по большей части продолжались. Объемы торговли, конечно, снизились, но базовая инфраструктура и связи пострадали не очень сильно».

ГЛОБАЛИЗАЦИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

По мнению Владимира Брагина, COVID-19 не станет причиной остановки глобализации в части мирового разделения труда: «В условиях экономического спада правительства будут задействованы все механизмы для стимулирования экономики, в том числе активизации торговли». Об этом, в частности, свидетельствует подписанное недавно азиатскими странами, включая Китай и Японию, соглашение о зоне свободной торговли.

Дмитрий Куликов также считает, что пандемия даст глобализации больше плюсов, чем минусов, что станет заметно по ее окончании. В частности, повысится трансграничная мобильность топ-менеджеров и белых воротничков, которые обнаружили эффективность работы на удаленке. «Как говорит история, глобальные потрясения всегда заканчиваются координацией усилий по предотвращению подобных событий в будущем. Не каждая отдельная страна может обеспечить безопасность своим жителям самостоятельно, поэтому явно возникнет запрос на соответствующие международные отношения, что, в свою очередь, может стимулировать и другие области сотрудничества», — говорит Дмитрий Куликов. Александр Соколов также считает, что процесс глобализации после пандемии еще больше усилится, а главным век-

тором станет международная кооперация в части технологических инноваций.

Восстановление после пандемии может помочь изменить глобальные производственные сети и выстроить многостороннее сотрудничество к лучшему, что ускорит достижение целей в области устойчивого развития, отмечает в докладе «Влияние пандемии COVID-19 на торговлю и развитие: переход к новой норме» генеральный секретарь ЮНКТАД Мухиса Китуйи: «Мы надеемся, что это «лучшее восстановление» способно посеять семена более здоровой, справедливой и «зеленой» глобализации, которая может быть возвращена более гибким подходом к многосторонности».

При этом важным условием для каждой страны, по словам Кристофера Дембика, является диверсификация импорта, что избавит их экономики от зависимости от единого источника поставок. «Мы не должны деглобализировать, мы должны глобализировать иначе», — считает эксперт. По его словам, главный вывод, который позволил миру сделать коронакризис, показавший хрупкость международных производственных цепочек и риск возникновения критического дефицита, это то, что глобализация не работает так, как думали большинство экономистов, в том числе формирующих национальные и международные экономические повестки.

УДАР ПО УЯЗВИМЫМ

По прогнозам ЮНКТАД, мировая экономика в 2020 году сократится на 4,3%, кризис может привести к крайней нищете 130 млн человек. Глобальная бедность растет впервые после азиатского финансового кризиса 1998 года. В 1990 году уровень бедности в мире составлял 35,9%. К 2018 году он был сокращен до 8,6%, но в этом году уже увеличился до 8,8% и, вероятно, будет расти в течение 2021 года, говорится в материалах организации.

COVID-19 сильнее всего ударил по двум секторам — туризму, а также малому и микробизнесу, где чаще всего работают наиболее уязвимые группы: люди с низкими доходами, мигранты, неформальные работники и женщины. В докладе говорится, что «способ организации мировой экономики частично виноват в непропорциональном воздействии на беднейшие слои населения мира, которым не хватает ресурсов, необходимых для реагирования на потрясения».

4,3%

составит падение мировой экономики по итогам 2020 года, прогнозируют эксперты Конференции ООН по торговле и развитию

Фото: Getty Images Russia

«ТЕРРИТОРИЯ РАЗВИТИЯ. ИТОГИ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК»

Является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» № 105 (3272) от 3 декабря 2020 г.

Распространяется в составе газеты

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+

Партнер проекта: Norge Mining PLC. Реклама

Учредитель: ООО «БизнесПресс»

Издатель: ООО «БизнесПресс»

Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова

Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова

Выпускающий редактор: Андрей Уткин

Руководитель дизайн-департамента: Евгения Дацко

Дизайнеры: Дмитрий Иванов, Сергей Пивоваров

Фоторедактор: Алена Кондюрина

Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко

И.о. главного редактора газеты: Петр Геннадьевич Канаев

Рекламная служба: 8 (495) 363-11-11, доб. 1342

Коммерческий директор издательства РБК: Анна Брук

Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина

Директор по производству: Надежда Фомина

Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

От первого лица

«Европа может добиться независимости от импорта минерального сырья»

О том, как коронакризис стимулирует европейские страны к разработке собственных месторождений стратегически важных ресурсов, **РБК+** рассказал основатель и мажоритарный акционер **NORGE MINING** **МАЙКЛ ВУРМСЕР**.



Фото: пресс-служба

Перечень критически важного минерального сырья для стран Евросоюза увеличился с 27 до 30 позиций за последние три года. Насколько сильно Европа зависит от импорта минерального сырья и отдельных металлов?

Запасы критически важного минерального сырья сконцентрированы в основном в Китае. Страна — доминирующий игрок на рынке и поставляет в ЕС 98% редкоземельных элементов. На Китай приходится 55% общемировой добычи ванадия и 45% титана. Примерно 71% фосфора добывается в Казахстане, значительные запасы этого минерального вещества также есть в Марокко.

Серьезная зависимость от импорта сырья привела к тому, что Европа может быть крайне ограничена в возможностях развития возобновляемых источников энергии.

Одной из основных целей экономического развития Китая на ближайшие пять лет, согласно очередному плану Пекина, станет технологическая автономность страны. Это означает, что Китай ограничит экспорт стратегически важных минеральных ресурсов в связи с увеличением внутреннего спроса.

Поэтому нам нужно действовать быстро. Европейская комиссия недавно опубликовала комплекс мер в отношении критически важного минерального сырья, и необходимо как можно быстрее приступить к внедрению этой стратегии.

Пандемия сделала очевидным, что эту зависимость следует ослабить?

Проблема существовала и раньше, но пандемия ее усугубила. Были нарушены многие цепочки поставок между Азией и Западом. Производства пришлось останавливать из-за прекращения поставок из Китая. Только представьте: в Европе 30 млн рабочих мест зависят от наличия доступа к минеральному сырью. Прекращение его поставок наносит серьезнейший урон европейской экономике. По этой причине ЕС пытается добиться самостоятельности и независимости от импортного сырья.

Добыча каких ресурсов может быть увеличена путем разработки месторождений на территории Европы?

Регион тоже богат ресурсами: на суше есть месторождения меди, никеля, некоторых редкоземельных элементов и минералов. Добыча ресурсов на территории ЕС может быть увеличена путем разработки месторождений такого критически важного минерального сырья, как ванадий, титан и фосфор.

Причем в Европе есть все необходимое для разработки, добычи и транспортировки. Например, в Норвегии очень хорошая инфраструктура: нам не нужно строить порты, автомобильные и железные дороги, все это уже есть. Мы можем сконцентрировать свои усилия на поиске и добыче требуемых ресурсов.

Норвегия обладает значительными запасами ванадия и титана. Какие технологии стимулируют спрос на эти металлы?

Эти ценные ресурсы необходимы для развития широкого спектра технологий. Они применяются в том числе в аккумуляторных батареях, топливных элементах, робототехнике, 3D-печати, конструировании беспилотных летательных аппаратов.

С этими ресурсами связана возможность перехода на возобновляемые источники энергии. Например, ванадий — минерал, который используется для сохранения производимой электроэнергии. По сути, это гораздо более экологичная альтернатива литию, применяемому в аккумуляторных батареях. Как известно, использование лития — большая проблема для окружающей среды. При его добыче используется огромное количество пресной воды. Если не переработать и не утилизировать литий правильно, он продолжает загрязнять почву после утилизации. Экологически безопасная утилизация лития — очень дорогостоящий процесс.

Определенно рынок возобновляемой электроэнергетики, которому требуются мощности для хранения электроэнергии, производимой, например, ветряными и солнечными электростанциями, будет стимулировать спрос на ванадий.

Титан, в свою очередь, востребован в строительстве беспилотных летательных аппаратов. Он уже хорошо известен в авиационной промышленности.

Разрабатываемые вашей компанией месторождения смогут удовлетворить спрос в регионе?

Да, определено. Согласно заключениям Норвежской

геологической службы и независимой компании SRK, оказывающей консультационные услуги в области геологоразведки, это крупнейшая в мире интрузия такого рода.

Первоначальные оценки предполагали залежи руды на глубине 300–400 м. После того как мы начали глубокую программу геолого-разведочных работ, мы обнаружили гораздо больше залежей руды, чем предполагали вначале. Мы провели аэромагнитную разведку и выяснили, что глубина залежей достигает 4,5 км.

Сроки добычи составят не менее ста лет с учетом поставок сырья не только в Европу, но и в Азию, и по всему миру. То есть эти запасы удовлетворят не только региональный, но и международный спрос и позволяют Евросоюзу играть важную роль в международных поставках этих минералов.

На каком этапе разработки вы находитесь?

Обнаружив, насколько огромны запасы, мы решили выполнить обширную программу бурения, в том числе пробурили самую глубокую скважину в Норвегии. На данном этапе мы пробурили 45 скважин общей глубиной свыше 20 тыс. м. До Рождества мы получим еще более точные оценки запасов. Мы планируем расширить программу геологоразведки, поскольку мы определили семь крупных потенциально коммерчески рентабельных залежей в границах лицензионного участка площадью более 400 кв. км (это примерно в четыре раза больше площади Парижа).

Какими технологиями вы пользуетесь?

Мы проводим аэрогеофизические измерения. Это достаточно дорогая технология для большинства начинающих горнодобывающих компаний.

Сами по себе магниторазведочные исследования не новы. Но мы применяли инновационную систему электромагнитного анализа разрабатываемой территории. Моделирование данных использует новую геофизическую теорию и современный метод анализа первичной информации и считается высокотехнологичным решением.

Мы также придерживаемся принципов ответственного инвестирования (Environmental, Social and Corporate Governance, ESG), что достаточно редко для бизнеса на стадии разведки, развиваем собственную базу данных для

управления взаимодействием с заинтересованными лицами.

Евросоюз призывает к «зеленому» восстановлению экономики. Расскажите о стратегии устойчивого развития компании.

План устойчивого развития ЕС потребует существенного объема сырья. На данный момент цепочки поставок данного сырья и технологий плохо регулируются и наносят непоправимый ущерб экологии.

Ответственная добыча ресурсов необходима для устойчивой энергетической трансформации и перехода на электрический транспорт. И это основа бизнес-модели Norge Mining.

Наша стратегия состоит из двух основополагающих пунктов. Во-первых, мы стремимся стать поставщиком экологичного сырья для производителей возобновляемой энергии и иных технологий. Во-вторых, побуждать другие горнодобывающие компании к более ответственному подходу.

Многие клиенты в отрасли — это компании, ориентированные на потребителя, и это может способствовать улучшению экологичности всей цепочки поставок и изменить сложившиеся экосистемы — как эффект домино.

На какой стадии вы готовы привлечь иностранные инвестиции?

У нас полностью независимое частное финансирование. Основные инвесторы — частные лица из Швейцарии и Германии. Чтобы активнее разрабатывать месторождения с учетом размеров территории, мы готовы привлечь внешнее финансирование на следующей стадии разведки.

Наша программа активной разведки увеличивает известный объем запасов ископаемых материалов. Это наиболее эффективный способ увеличения акционерной стоимости, особенно в период коронакризиса. Причем для нас пандемия значительно удешевила процесс бурения. Мы одни из немногих, кто сейчас занимается активным бурением.

Нужно понимать, что инвестирование в наш проект позволит стать участником добычи в самом центре Европы стратегически важных для региона и востребованных во всем мире ресурсов. Это геостратегическое капиталовложение.

В доступе к этим ресурсам уже заинтересован не только европейский капитал, но и азиатский бизнес, китайский в частности. ■

«Мы стремимся стать поставщиком экологичного сырья для производителей возобновляемой энергии и иных технологий»

Рыночный расклад

Лизинг выезжает из кризиса

На фоне проседания крупных корпоративных сегментов лизинга — авиа- и железнодорожного транспорта розничный бизнес растет главным образом за счет автолизинга.

ОЛЬГА КОПЫТИНА

По итогам девяти месяцев текущего года объем нового бизнеса на российском рынке лизинга сократился на 5% по сравнению с аналогичным периодом 2019-го и составил 980 млрд руб., приводят промежуточные итоги в материалах агентства «Эксперт РА».

До пандемии российский рынок лизинга, по данным Национального рейтингового агентства (НРА), входил в 15 крупнейших мировых рынков с объемом \$20,6 млрд и темпами роста 20,7% (по итогам 2018 года), хотя его доля в ВВП оставалась ниже, чем средний показатель крупнейших мировых рынков (США, Китая, Великобритании, Германии и других развитых стран), — 1,24 против 2,24% соответственно.

С одной стороны, у российского рынка есть потенциал для роста. С другой — реализовать он может только в случае стабилизации экономической ситуации, отмечают авторы июльского аналитического обзора НРА.

ВЗЛЕТЫ И ПАДЕНИЯ

Крупные сегменты лизингового рынка начали сжиматься еще в прошлом году, и это стало сдерживающим фактором: рост нового бизнеса в 2019 году составил 11% и был минимальным с 2016 года (33%).

В целом объемы нового бизнеса крупных корпоративных сегментов — авиа- и железнодорожного транспорта — по результатам девяти месяцев 2020 года сократились на 25 и 30% соответственно (данные «Эксперт РА»).

Авиа- и железнодорожный транспорт — самые капиталоемкие направления для рынка, говорит генеральный директор группы компаний «Газпромбанк Лизинг» Максим Калинин. По его словам, стагнация железнодорожной отрасли (из-за падения ставок и роста профицита некоторых видов вагонов) заставила компанию диверсифицировать портфель и начать сокращать в 2019 году долю сделок по лизингу вагонов.

Доля железнодорожного сегмента в лизинге сократилась с 26% в 2018-м до 16,8% в 2019 году. По итогам первой половины 2020-го, согласно данным «Эксперт РА», она составила 16,6%.

Из-за сокращения сделок по приобретению самолетов российского производства доля авиационного сектора по стоимости имущества в новом бизнесе по итогам прошлого года в целом снизилась до 5,4 с 12,6% в 2018 году (данные «Эксперт РА»).

Пандемия усугубила ситуацию. В России перевозки по итогам года сократятся более чем в два раза, считают эксперты Международного транспортного форума ОЭСР. Потери российских транспортных компаний составят 230 млрд руб.; авиаперевозчики, в частности, потеряют до 30% годовой выручки, отмечает в аналитическом обзоре InfraOne. Сокращение пассажирских перевозок привело к росту убытков авиакомпаний и замораживанию планов по наращиванию и обновлению воздушного парка, отмечают в своих материалах аналитики «Эксперт РА».

Лизинг морских и речных судов тоже относится к наиболее пострадавшим от пандемии сегментам: новый бизнес в 2020-м сократился на 67%.

ШОКОВЫЙ ПЕРИОД

Несмотря на отрицательные темпы роста нового бизнеса, объем лизингового портфеля за девять месяцев 2020-го вырос на 6% и достиг 5,1 трлн руб. Это результат переоценки валютных договоров из-за ослабления курса рубля и роста объема реструктуризаций и проблемных активов, отмечают аналитики «Эксперт РА».

Однако просрочка и запросы на реструктуризацию характерны в основном для розничного сегмента, говорят эксперты. «Малые и средние предприниматели приняли на себя основной удар последствий ввода ограничений из-за распространения COVID-19», — говорит Максим Калинин.

В активную фазу пандемии просрочка в портфеле розничных клиентов выросла почти до 30%, отмечает управляющий директор ГК «Альфа-Лизинг» Ольга Гришина. Но по большинству таких договоров была одобрена реструктуризация или кредитные каникулы, уточняет она. Например, за реструктуризацией сделок обратилось 25% клиентов портфеля автолизинга. Но только 15% воспользовались возможностью снижения нагрузки, говорят в «Альфа-Ли-



← Автолизинг хорошо показал себя в пандемию и остался одним из самых стабильных секторов в отрасли

Фото: Getty Images Russia

зинг»: «У кого-то улучшилась ситуация в бизнесе, кто-то понял, что вытянет без пересмотра графика».

В крупном корпоративном сегменте у «Газпромбанк Лизинг», по словам Максима Калинин, просроченная задолженность за десять месяцев 2020 года составила всего 0,01%, а сделки по реструктуризации были единичны.

РОСТ НА РОЗНИЦЕ

Именно розничный бизнес участники рынка сегодня называют драйвером рынка. В третьем квартале, согласно последнему отчету рейтингового агентства «Эксперт РА», отложенный спрос и меры господдержки способствовали росту нового бизнеса на 70% (в 2019-м — рост на 41%). Автолизинг за девять месяцев года вырос на 9%, что привело и увеличило доли этого сегмента на рынке с 38 до 43%. В целом объем нового бизнеса в розничном сегменте вырос на 13%, до 708 млрд руб.

В частности, объем нового бизнеса компании «Газпромбанк Лизинг» за последние девять месяцев вырос на 31% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достиг 57,6 млрд руб. Наибольшую долю составил легковой транспорт (38%), грузовой транспорт (17%), воздушные суда (11%) и строительно-дорожная техника (7%). Наращивание присутствия в сегменте автолизинга стало драйвером роста группы, говорят в компании. Новый бизнес «Газпромбанк Автолизинг» вырос на 160%, а входящий в группу компании Carcade — на 136%. Причиной роста объемов автолизинга как по группе, так и в целом по рынку стала реализация отложенного спроса на автомобили в третьем квартале, говорит Максим Калинин.

В течение нескольких недель в начале года дилеры

вообще не работали, многие предприниматели предпочли повременить с приобретением техники, напоминает Ольга Гришина. Но в третьем квартале накопленный спрос наряду со спадом производства привел даже к дефициту техники, объясняет она. Продажи грузового транспорта в компании, например, в третьем квартале выросли на 83% по сравнению со вторым. По итогам девяти месяцев рост составил 24%, говорят в ГК «Альфа-Лизинг».

Лизингодатели заинтересованы в финансировании каршеринга и развитии продуктов для таксопарков в автолизинге, отмечает Ольга Гришина. Почти 100% автомобилей каршеринговых операторов взяты в лизинг, говорит Максим Калинин: «Но рынок до конца не насыщен, есть перспективы для наращивания парков и расширения географии сервиса».

Автолизинг в целом хорошо показал себя в пандемию и остался одним из самых стабильных секторов, говорит генеральный директор компании «Сбербанк Лизинг» Вячеслав Спиридов. По его словам, в будущем году уверенно будет себя чувствовать сегмент сельхозтехники: «Сельское хозяйство кризисные явления затронуло в меньшей степени, и отрасль продолжит свое поступательное развитие».

В ближайшие три—пять лет продолжат развиваться сегменты строительной и дорожно-строительной техники, рассказали в пресс-службе Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). Цифровизация предприятий и удаленный режим работы увеличивают спрос на телекоммуникационное и ИТ-оборудование и делают телекоммуникационный сектор одним из наиболее перспективных, обращают внимание в компании.

ГОСПОДДЕРЖКА

Обновление парков региональных авиакомпаний и поставки новых отечественных водных судов осуществляются во многом благодаря господдержке, отмечают в ГТЛК. В третьем квартале компания заключила несколько крупных сделок в сфере водного, железнодорожного и авиатранспорта, обеспечив четверть общего роста рынка лизинга. Существенный объем нового бизнеса пришелся, в частности, на реализацию программ лизинга Sukhoi Superjet 100, отечественных вертолетов и обновление парков городского пассажирского транспорта. Общий объем нового бизнеса ГТЛК по итогам периода с января по сентябрь 2020-го вырос на 31% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Развитие лизинга городского транспорта станет еще одним драйвером рынка в ближайшей перспективе, считает Максим Калинин: «Минэкономразвития РФ обсуждает вопросы обновления парков наземного транспорта и инфраструктуры электротранспорта. В перспективе это направление может потеснить другие капиталоемкие сегменты рынка лизинга».

Программы господдержки сыграют стимулирующую роль и в автолизинге, полагают эксперты. В июле 2020 года правительство РФ запустило программу «Доступная аренда», в рамках которой лизинговым компаниям компенсируется скидка до 25% на приобретение операторами каршеринга автомобильной техники в операционный лизинг. Спрос на субсидию уже превышает выделенные лимиты, отмечает Ольга Гришина. Участники рынка рассчитывают, что стагнация не затянется надолго и уже в 2021 году начнут расти и крупные корпоративные сегменты лизинга. ■