



# Wyniki branży leasingowej 2020 rok

Konferencja prasowa | Związku Polskiego Leasingu | 15.02.2021 r.



Związek Polskiego  
Leasingu

[WWW.LEASING.ORG.PL](http://WWW.LEASING.ORG.PL)

1 Rynek leasingu

2 Wyniki badania koniunktury

3 Otoczenie makroekonomiczne

4 Prognoza wyników branży leasingowej

5 Załączniki



Związek Polskiego  
Leasingu

1 Rynek leasingu

2 Wyniki badania koniunktury

3 Otoczenie makroekonomiczne

4 Prognoza wyników branży leasingowej

5 Załączniki



Związek Polskiego  
Leasingu



# Pomoc branży leasingowej dla przedsiębiorców: COVID- 19



poszukiwanie wspólnie z administracją dodatkowych rozwiązań pomocowych

PREZYDENT.PL



praca nad uruchomieniem programów gwarancyjnych we współpracy z BGK



wznowienie moratorium pozaustawowego



refinansowanie umów na autokary i pojazdy ciężarowe we współpracy z ARP i ARP Leasing



ponad

**170 tys.** firm

zostało objętych wakacjami leasingowym przez branżę leasingową w okresie **od początku kryzysu do końca września 2020 roku**



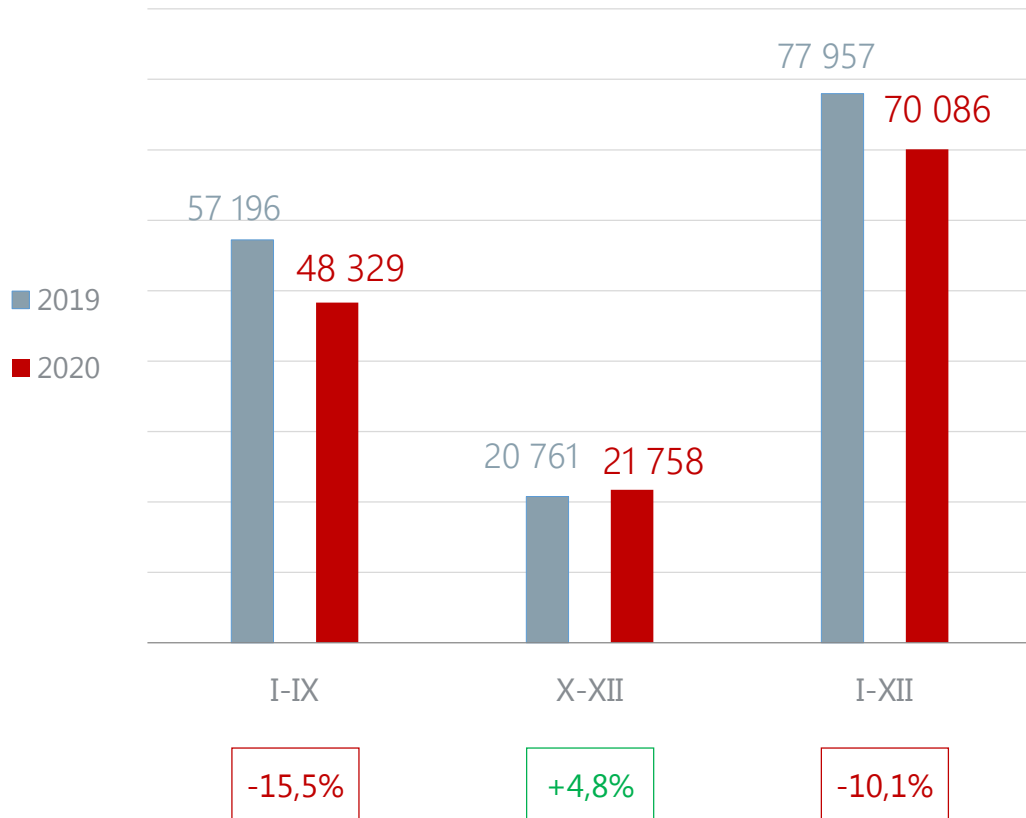
w odniesieniu do ponad  
**380 tys.** umów

95% pomocy zostało przyznane do końca czerwca 2020 roku

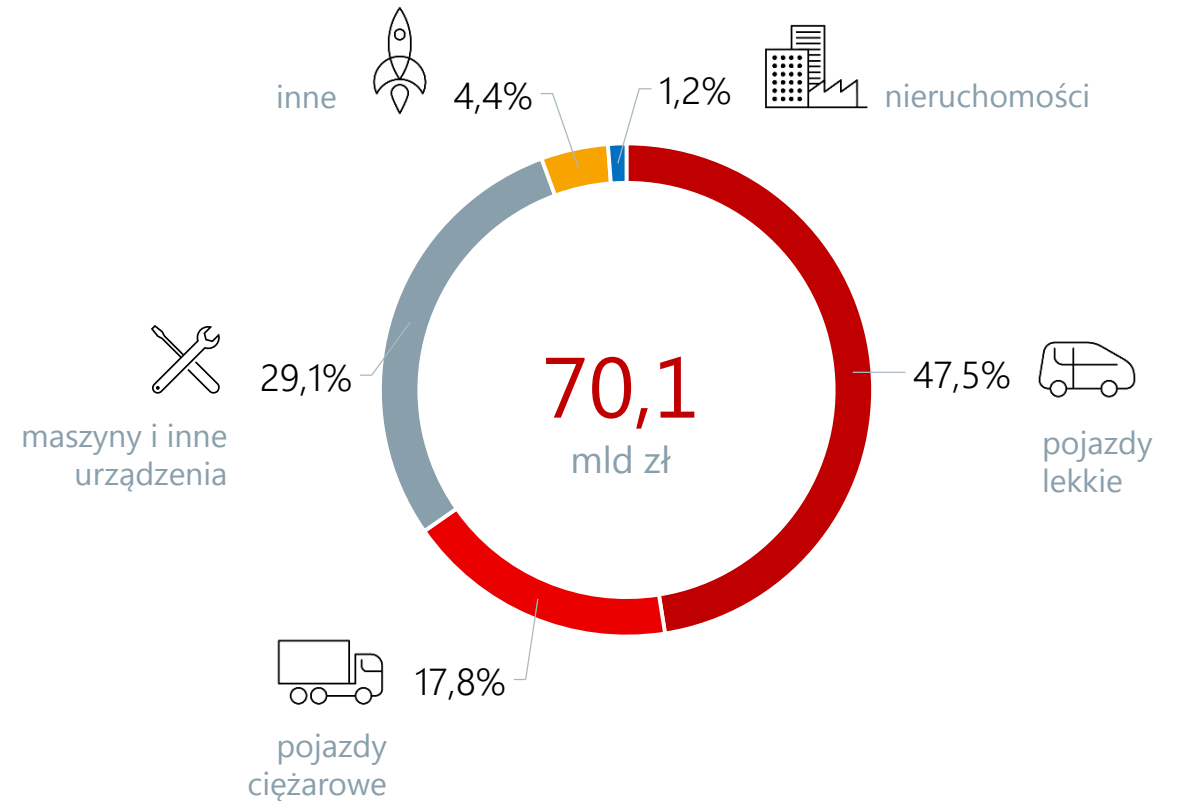


# Łączne aktywa finansowane przez firmy leasingowe

## FINANSOWANIE OGÓŁEM



## STRUKTURA FINANSOWANIA PRZEDMIOTÓW

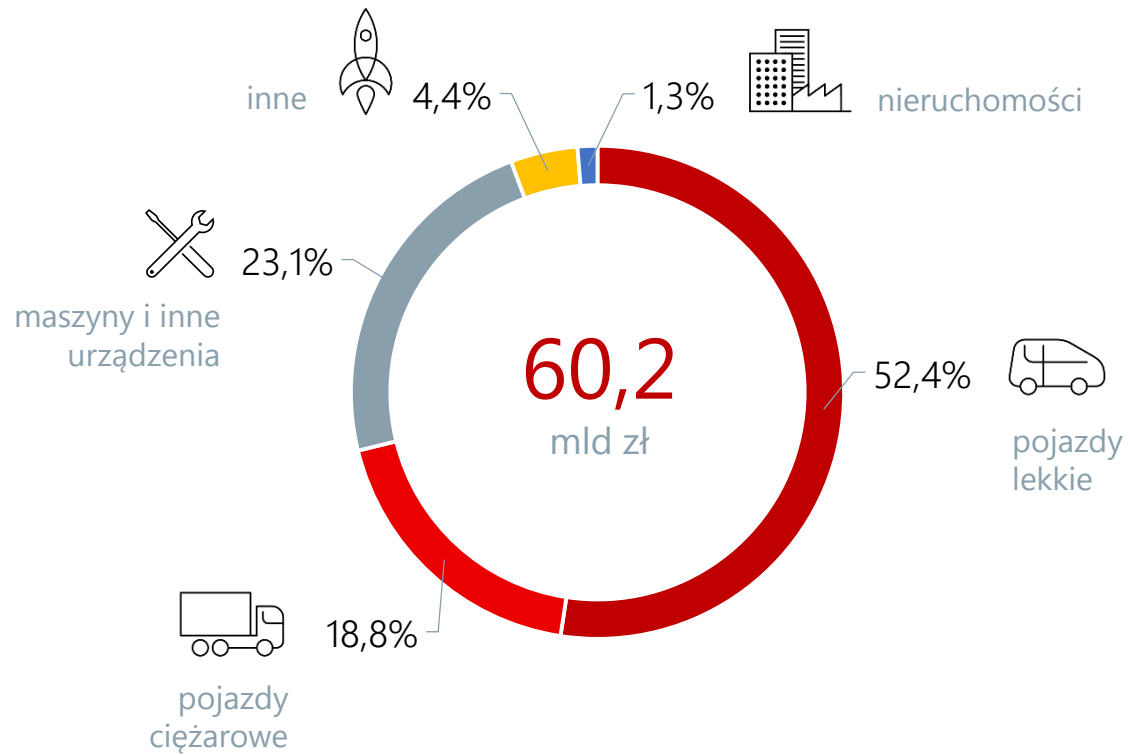


Kategoria pojazdy ciężarowe zawiera: pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 t., ciągniki siodłowe, naczepy, przyczepy i autobusy

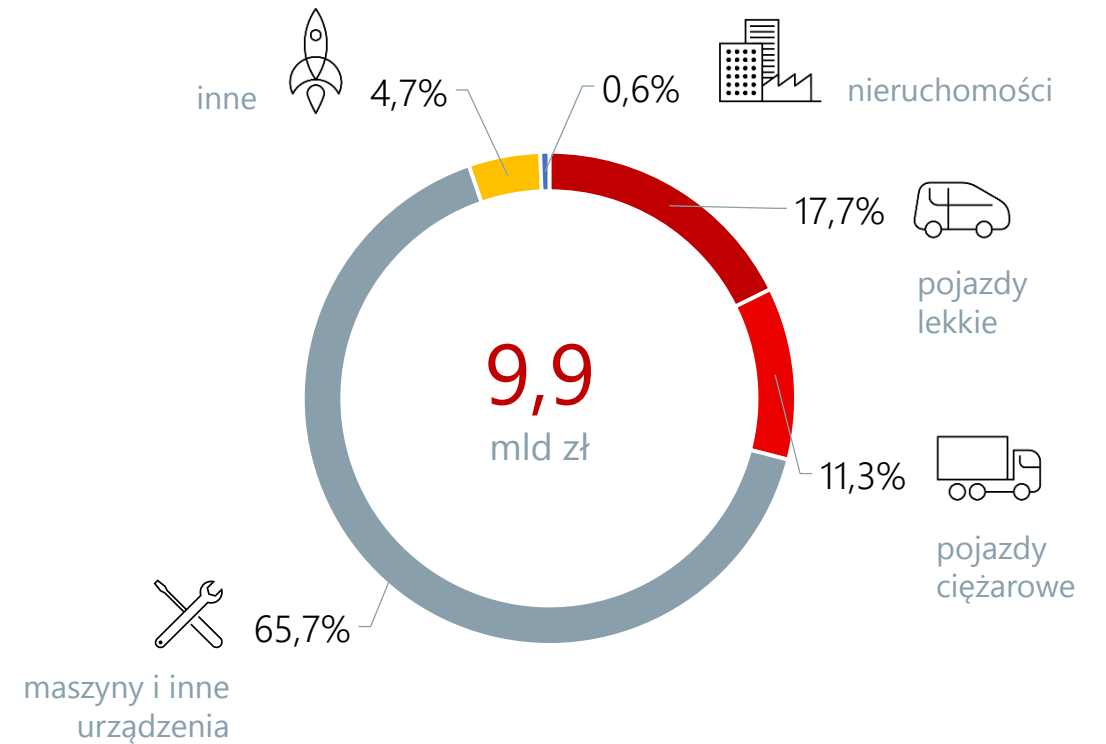


# Aktywa finansowane leasingiem i pożyczką inwestycyjną

## STRUKTURA FINANSOWANIA - LEASING

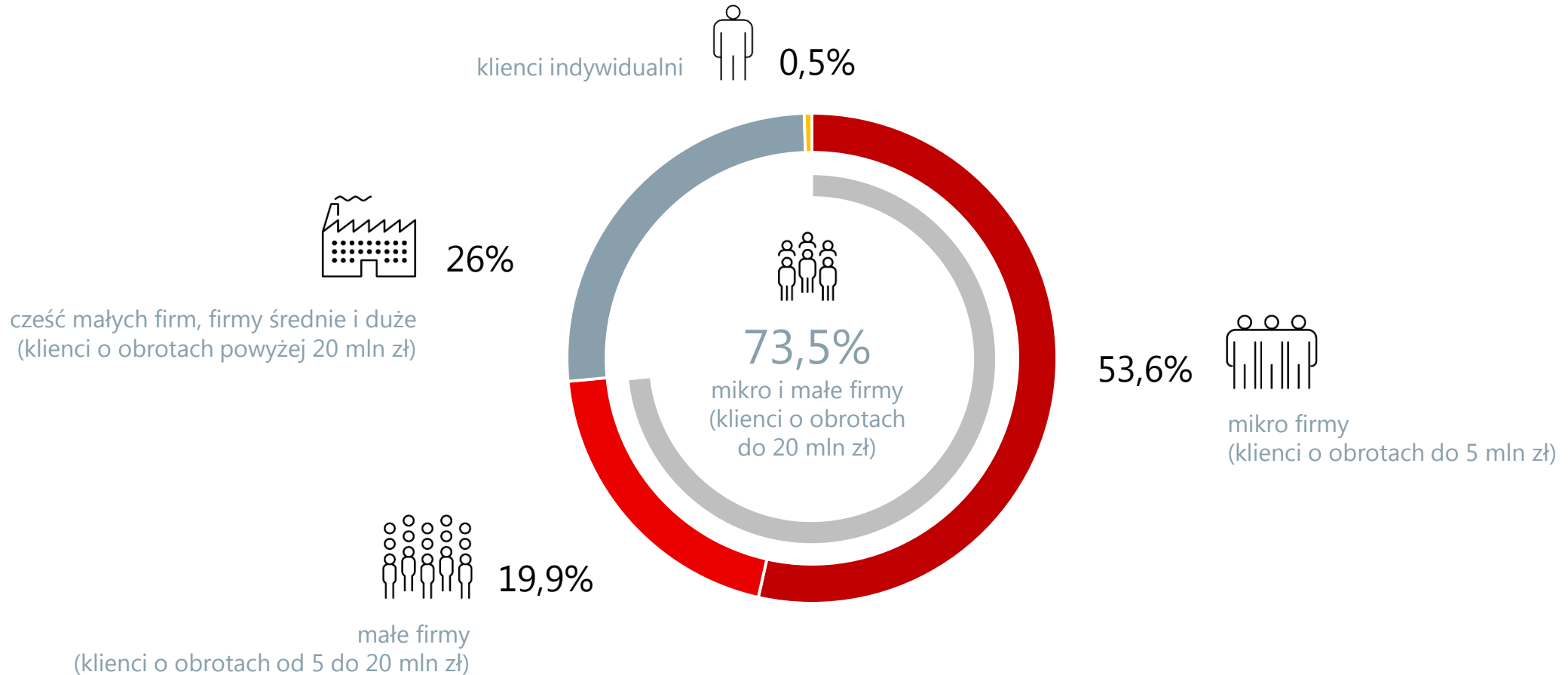


## STRUKTURA FINANSOWANIA - POŻYCZKA



*Kategoria pojazdy ciężarowe zawiera: pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 t., ciągniki siodłowe, naczepy, przyczepy i autobusy*

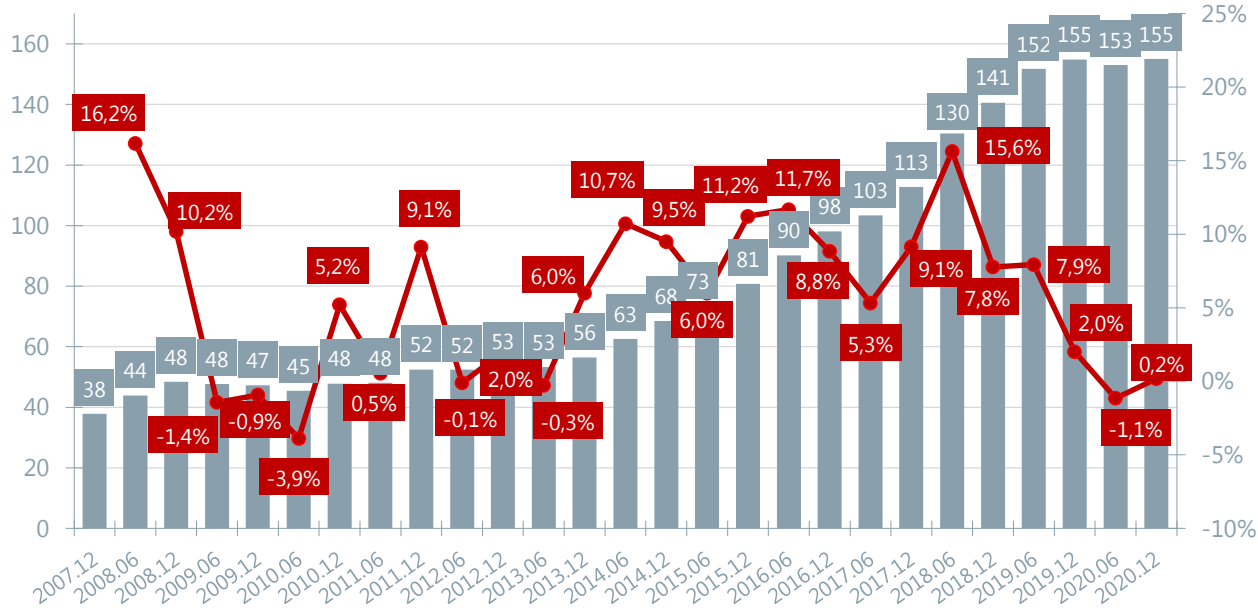
## SZACUNKOWA STRUKTURA KLIENTÓW FIRM LEASINGOWYCH



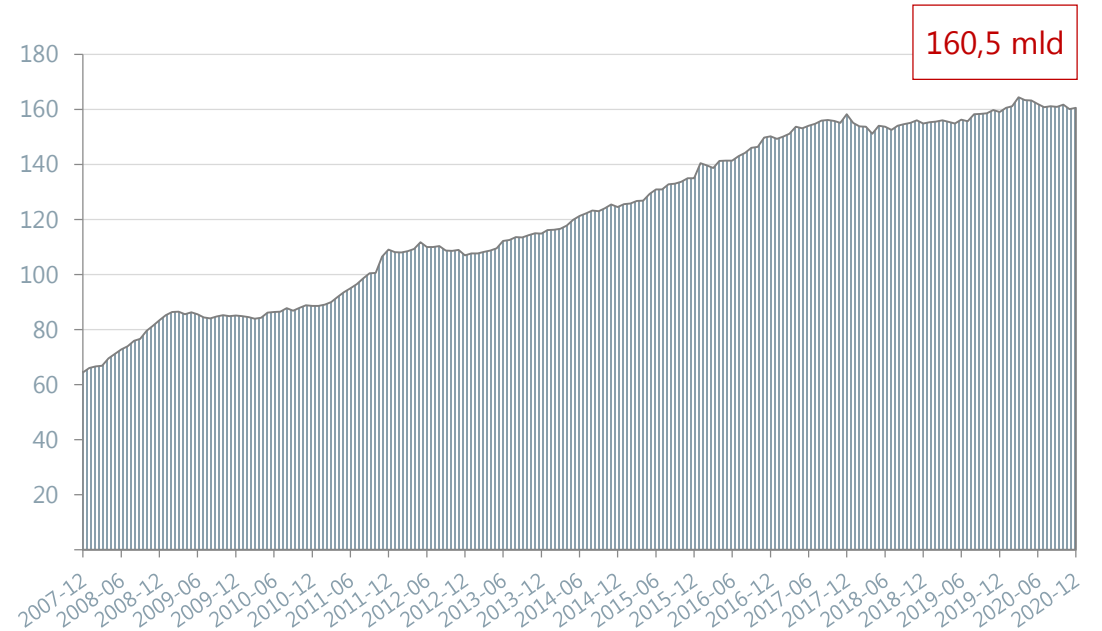


# Finansowanie inwestycji – leasing vs kredyt inwestycyjny

■ Wartość aktywnego portfela - ruchomości  
■ Zmiana do poprzedniego okresu



■ Kredyty inwestycyjne udzielone firmom przez banki [mld zł, ruchomości]



## CAŁKOWITA WARTOŚĆ AKTYWNEGO PORTFELA BRANŻY LEASINGOWEJ

2019.12  
160,5 mld zł

2020.12  
160,6 mld zł

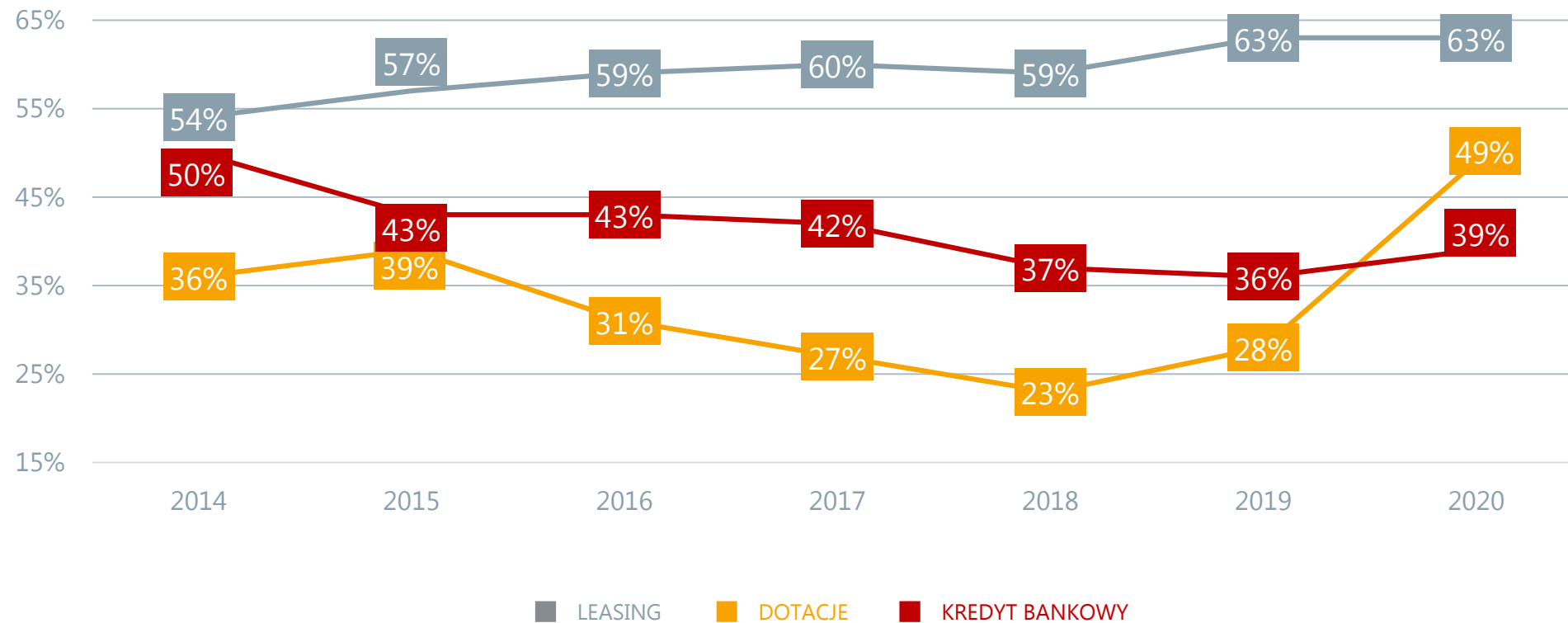
dynamika wzrostu  
**+0,1% (r/r)**





## Badanie Komisji Europejskiej (SAFE 2020)

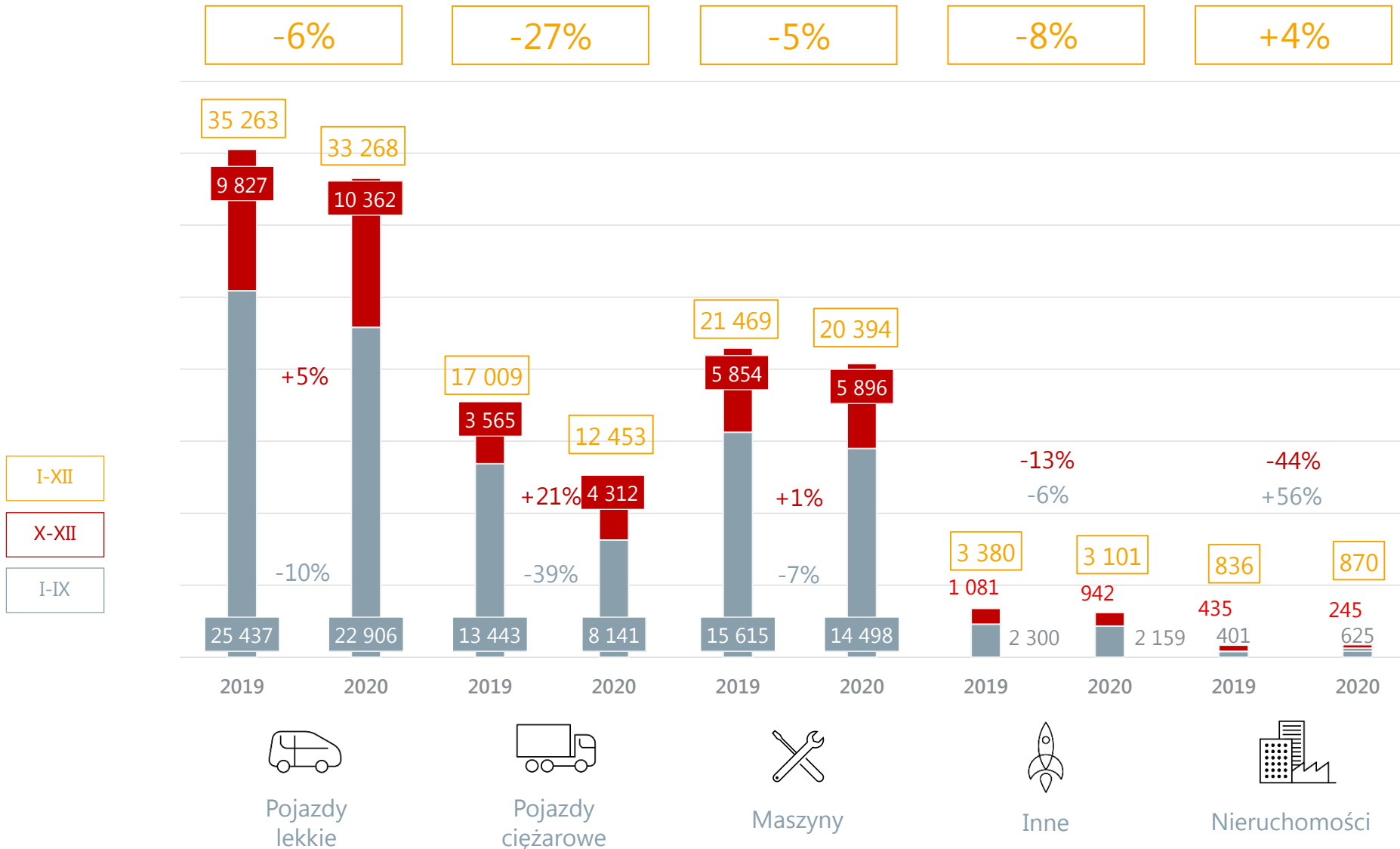
### ISTOTNOŚĆ LEASINGU, KREDYTU BANKOWEGO I DOTACJI DLA MŚP (POLSKA)



Źródło: Komisja Europejska, Survey on the access to finance of enterprises (SAFE). 2020



# Trendy w grupach – finansowanie ogółem



I-XII  
-10,3%

X-XII  
+5,8%

I-IX  
-16%

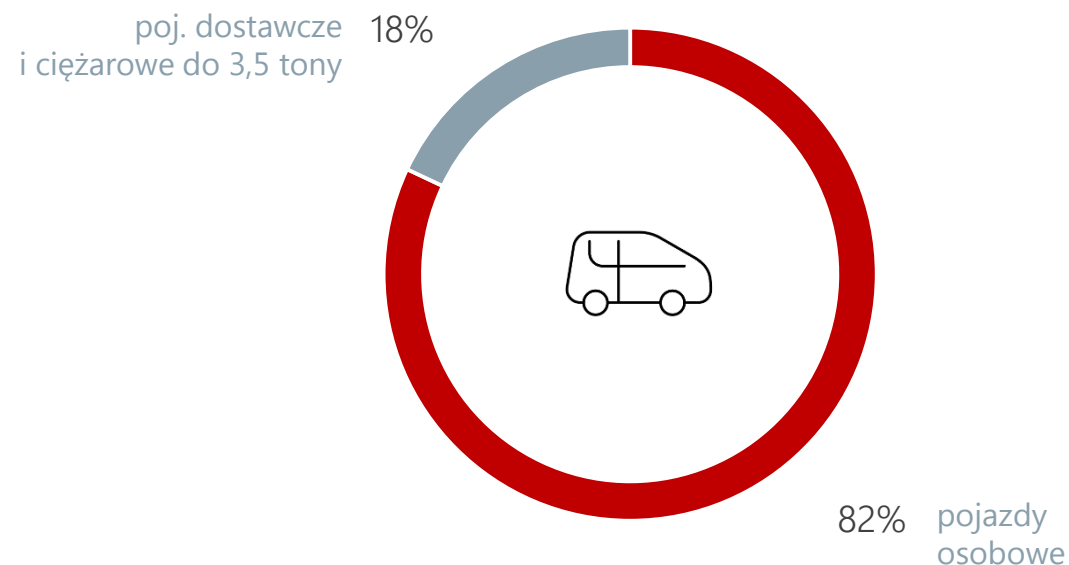
Ruchomości

## Trendy w grupach – pojazdy lekkie

Łączna wartość sfinansowanych pojazdów lekkich [mln PLN]

|  | I-XII 2019    | I-XII 2020    | I-XII 20 / I-XII 19 |
|--|---------------|---------------|---------------------|
| pojazdy osobowe                        | 29 321        | 27 343        | -6,7%               |
| poj. dostawcze i ciężarowe do 3,5 tony | 5 943         | 5 925         | -0,3%               |
| <b>Łącznie pojazdy lekkie</b>          | <b>35 263</b> | <b>33 268</b> | <b>-5,7%</b>        |
| Finansowanie OSD w leasingu            | 32 978        | 31 512        | -4,4%               |
| Finansowanie OSD w pożyczce            | 2 285         | 1 756         | -23,1%              |

Struktura przedmiotowa rynku pojazdów lekkich



- ✓ Relatywnie dobry wynik sektora OSD w całym roku, pomimo 35,2-proc. spadku w II kw. 2020. Zakupy aut osobowych w dużej mierze utrzymane dzięki subwencjom z Tarczy Finansowej 1.0. Zapewniły one płynność przedsiębiorców oraz utrzymały zatrudnienie w firmach. Segment pojazdów dostawczych i ciężarowych do 3,5 tony mocno wsparty rozwojem sektora e-commerce, szczególnie w II połowie ub. roku.
- ✓ Bardzo wyraźny wzrost średniej wartości kontraktu na finansowanie pojazdów lekkich w 2020 roku: szacowany na 8,9% r/r. To w dużej mierze efekt ok. 10-proc. wzrostu ceny nowych aut osobowych w Polsce.

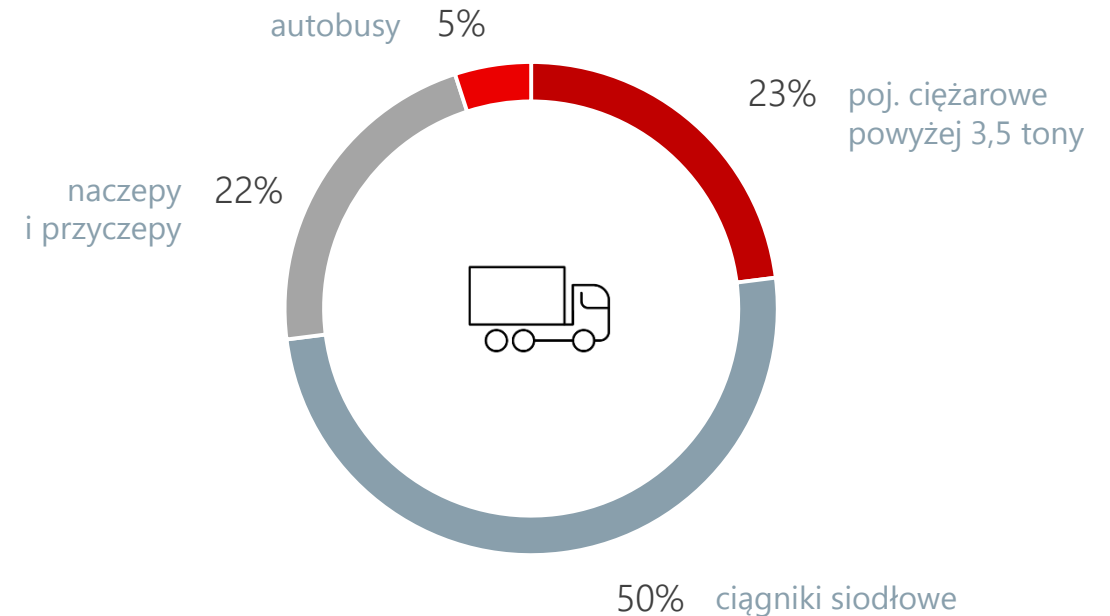


## Trendy w grupach – pojazdy ciężarowe

Łączna wartość sfinansowanego pojazdów ciężarowych [mln PLN]

|  | I-XII 2019    | I-XII 2020    | I-XII 20 / I-XII 19 |
|--|---------------|---------------|---------------------|
| poj. ciężarowe powyżej 3,5 tony              | 3 404         | 2 877         | -15,5%              |
| ciągniki siodłowe                            | 8 890         | 6 268         | -29,5%              |
| naczepy/przyczepy                            | 3 663         | 2 663         | -27,3%              |
| autobusy                                     | 1 051         | 646           | -38,6%              |
| <b>łącznie pojazdy ciężarowe</b>             | <b>17 009</b> | <b>12 453</b> | <b>-26,8%</b>       |
| Finansowanie pojazdów ciężarowych w leasingu | 15 495        | 11 336        | -26,8%              |
| Finansowanie pojazdów ciężarowych w pożyczce | 1 513         | 1 118         | -26,1%              |

Struktura przedmiotowa rynku pojazdów ciężarowych



- ✓ Pandemia w największym stopniu obniżyła wolumen finansowania pojazdów ciężarowych: -26,8% r/r za 01-12.2020, z dynamiką -60,0% r/r w II kw. 2020. Na wcześniejsze problemy branży transportowej związane z wdrażaniem Pakietem Mobilności, nałożył się największy po II wojnie światowej kryzys gospodarczy w strefie euro oraz obostrzenia w transporcie pasażerskim. W rezultacie doszło do silnych spadków w obszarach związanych z transportem międzynarodowym i transportem zbiorowym.
- ✓ Od listopada 2020 notujemy wyraźne odbicie w finansowaniu sektora TRK (średnia dynamika 28,9% r/r). Wcześniej, od II połowy 2019 do sierpnia 2020 roku mieliśmy serię kilkunastu miesięcy ze spadkami finansowania w ujęciu rocznym.

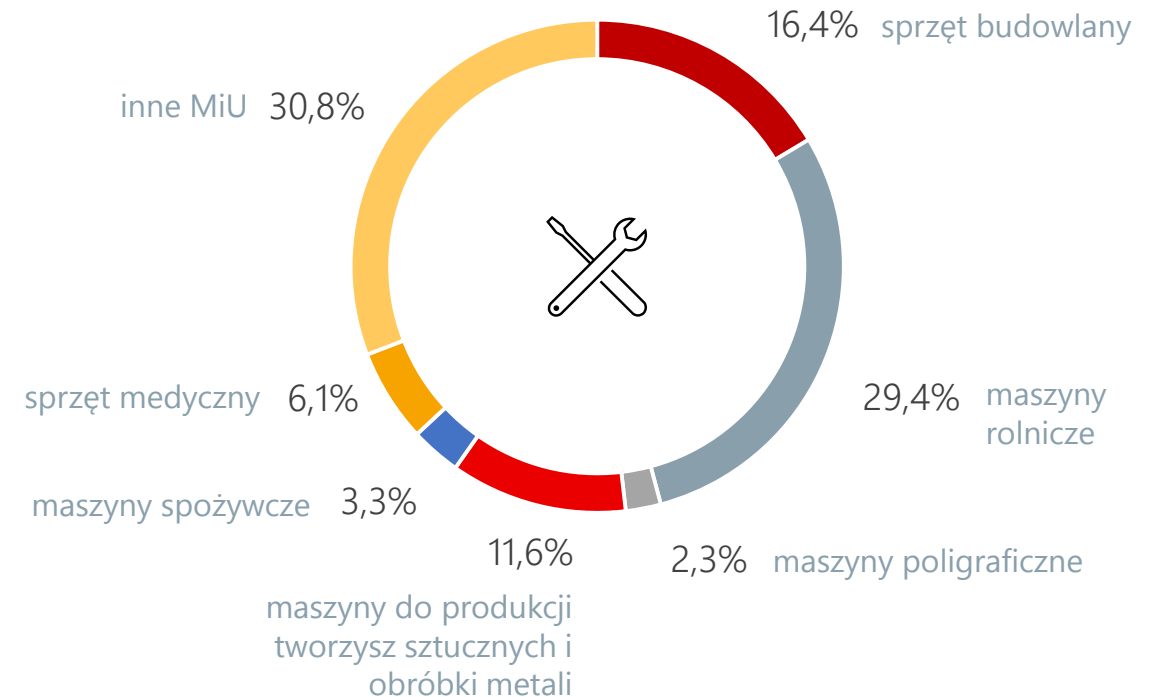


## Trendy w grupach – maszyny i inne urządzenia

### Łączna wartość sfinansowanych maszyn [mln PLN]

|  | I-XII 2019    | I-XII 2020    | I-XII 20 / I-XII 19 |
|--|---------------|---------------|---------------------|
| Sprzęt budowlany   | 3 667         | 3 344         | -9,1%               |
| Maszyny rolnicze   | 5 377         | 6 005         | 11,7%               |
| Maszyny poligraficzne                                    | 603           | 477           | -20,9%              |
| Maszyny do produkcji tworzyw sztucznych i obróbki metali | 3 007         | 2 372         | -21,1%              |
| Maszyny dla przemysłu spożywczego                        | 614           | 677           | 10,3%               |
| Sprzęt medyczny  | 1 073         | 1 239         | 15,4%               |
| Inne MiU   | 7 118         | 6 280         | -11,8%              |
| <b>Łącznie maszyny</b>                                   | <b>21 469</b> | <b>20 394</b> | <b>-5,0%</b>        |
| Finansowanie maszyn w leasingu                           | 15 133        | 13 890        | -8,2%               |
| Finansowanie maszyn w pożyczce                           | 6 337         | 6 504         | 2,6%                |

### Struktura przedmiotowa rynku maszyn



- ✓ Sektor finansowanie maszyn z najwyższą dynamiką za 2020 rok wśród głównych kategorii finansowanych środków trwałych.
- ✓ W skali całego roku finansowanie maszyn wsparte dobrymi wynikami defensywnych sektorów (czyli maszyn rolniczych oraz sprzętu medycznego), przy słabszych wynikach sektorów mocno skorelowanych ze zmianami koniunktury (jak maszyny do produkcji tworzyw sztucznych i obróbki metali czy maszyny poligraficzne).
- ✓ Bardzo dobre wyniki eksportu towarów i przetwórstwa przemysłowego w IV kwartale 2020 mocno wsparło wyniki finansowania maszyn w leasingu za XI-XII 2020.

1 Rynek leasingu

2 Wyniki badania koniunktury

3 Otoczenie makroekonomiczne

4 Prognoza wyników branży leasingowej

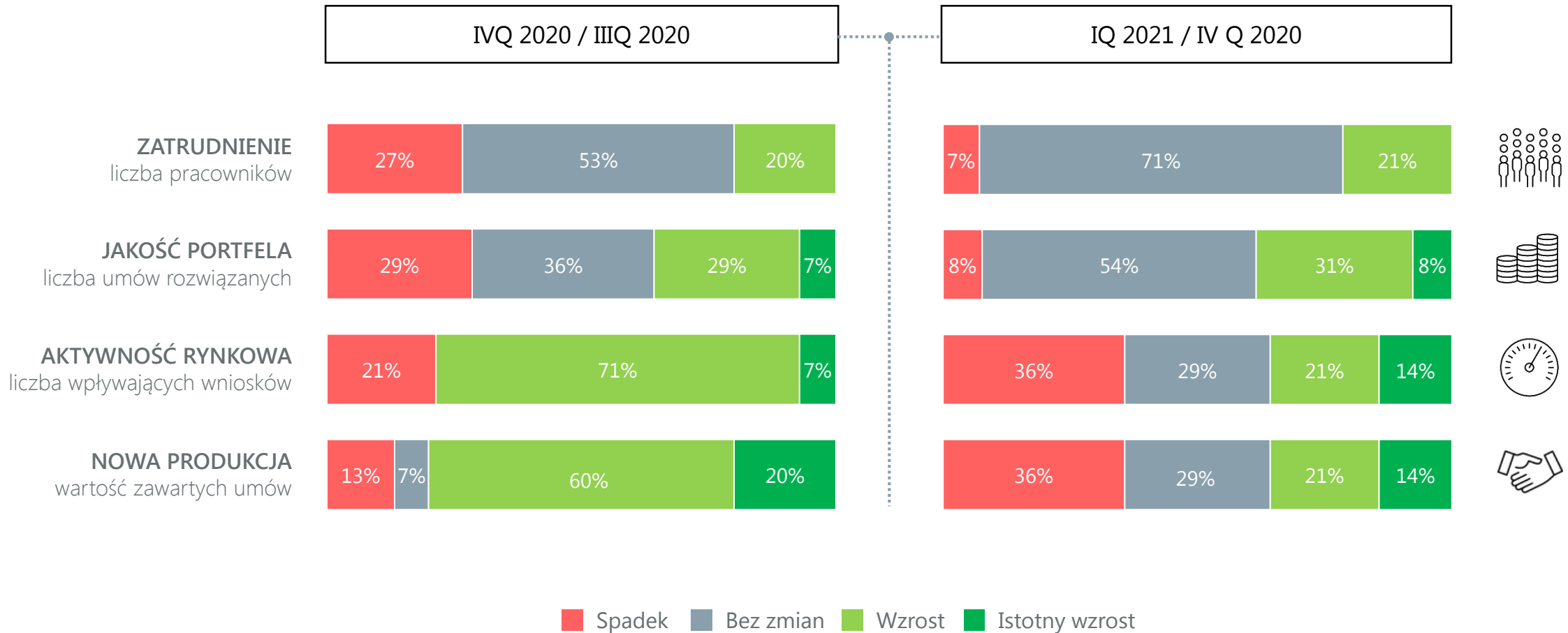
5 Załączniki



Związek Polskiego  
Leasingu



# Badanie koniunktury w branży leasingowej





## Badanie koniunktury w branży leasingowej



- ✓ Ankietowane firmy oczekują wzrostu zatrudnienia w I kwartale 2021 roku, po nieznacznej redukcji obserwowanej w poprzednim kwartale. Prognozują również istotne pogorszenie jakości portfela, mocniejsze niż miało to miejsce w IV kwartale 2020.
- ✓ Jednocześnie firmy spodziewają się przyspieszenia aktywności sprzedażowej z początkiem 2021 roku, chociaż nie będzie ono tak wyraźne jak obserwowane w IV kwartale 2020.

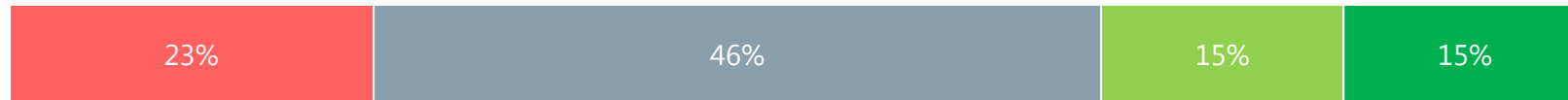




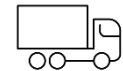
## Nowa produkcja – prognozowany charakter zmian w grupach

I Q 2021 / IV Q 2020

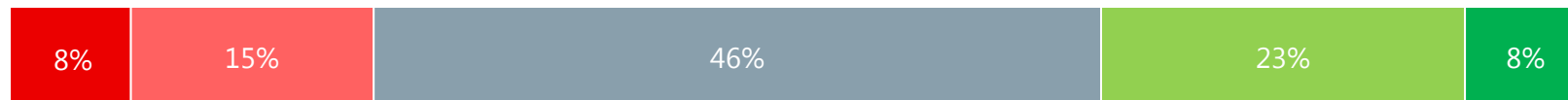
Pojazdy osobowe i do 3,5 t.



Transport ciężki



Maszyny i inne urządzenia



Nieruchomości



■ Istotny spadek ■ Spadek ■ Bez zmian ■ Wzrost ■ Istotny wzrost



## Nowa produkcja – prognozowany charakter zmian w grupach



- ✓ Badane firmy spodziewają się wyższego poziomu finansowania dla większości badanych grup środków trwałych.
- ✓ Wyraźne wzrosty finansowania oczekiwane są dla pojazdów lekkich oraz dla sektora nieruchomości.
- ✓ Trochę słabsze, ale wciąż wyraźnie pozytywne perspektywy rysują się dla finansowania maszyn i IT.
- ✓ Natomiast negatywne perspektywy dla dalszego rozwoju utrzymane są dla finansowania transportu ciężkiego.

1

Rynek leasingu

2

Wyniki badania koniunktury

3

Otoczenie makroekonomiczne

4

Prognoza wyników branży leasingowej

5

Załączniki

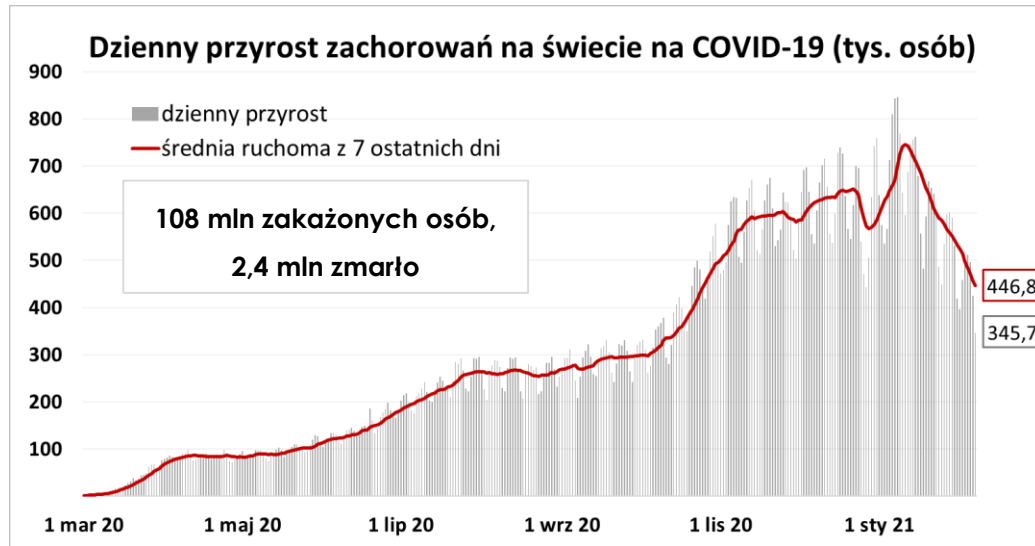


Związek Polskiego  
Leasingu



# Pandemia Covid-19 okazała się być destruktywna dla globalnej gospodarki

Covid-19 okazał się być największą pandemią od czasów hiszpanki, czyli od lat 1918-1920. Pomimo rozpoczętej akcji szczepień, dzienna ilość nowych infekcji wciąż pozostaje wysoka.



Zgodnie z oczekiwaniami, w ubiegłym roku świat zmierzył się z największą zapaścią gospodarczą od lat 30-tych ub. wieku.

✓ Aktualna prognoza globalnej dynamiki PKB w 2020 roku wg styczniowej projekcji MFW: **-3,5%** vs:

- **2,9%** za 2019
- **-0,1%** za 2009
- **-5,9%** r/r z czerwcowej projekcji MFW

✓ **-6,8%** dla dynamiki PKB strefy euro za 2020.

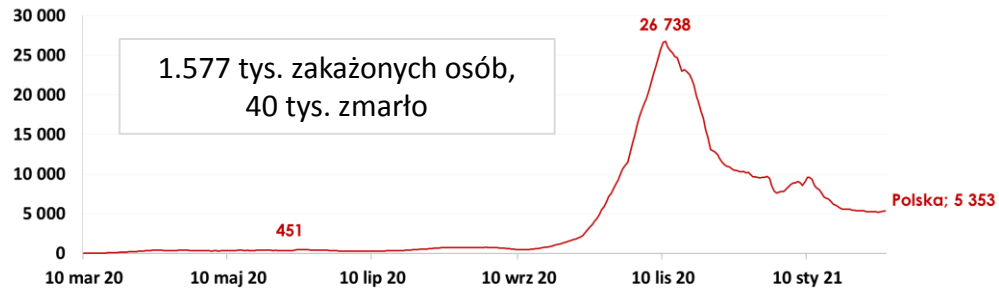
Restrykcje administracyjne i lockdowny uderzyły bezpośrednio w najbardziej chronioną część gospodarki – wydatki gospodarstw domowych.



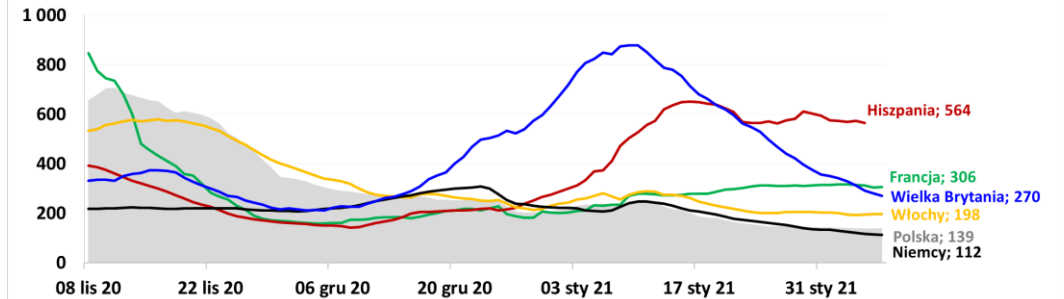
# Łagodna krzywa nowych infekcji z wiosny jest już historią

Od października notujemy wielokrotnie wyższe poziomy nowych zakażeń niż na wiosnę. Są to już liczby porównywalne do wielu krajów europejskich.

Dzienny przyrost zachorowań na COVID-19 - średnia ruchoma z ostatnich 7 dni

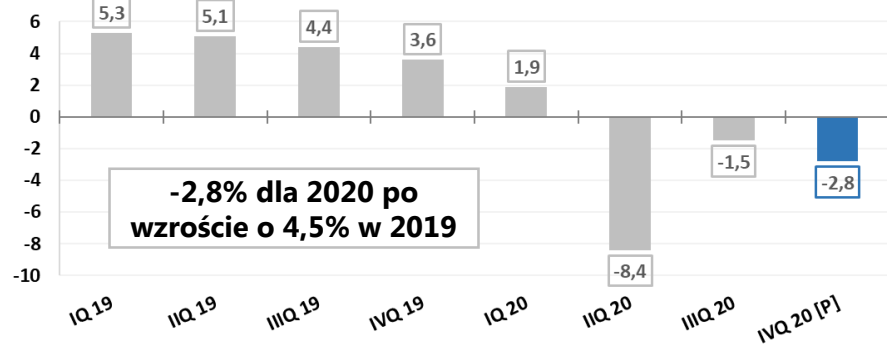


Dzienny przyrost zachorowań na COVID-19 w przeliczeniu na 1 mln mieszkańców (średnia ruchoma z 7 ostatnich dni)

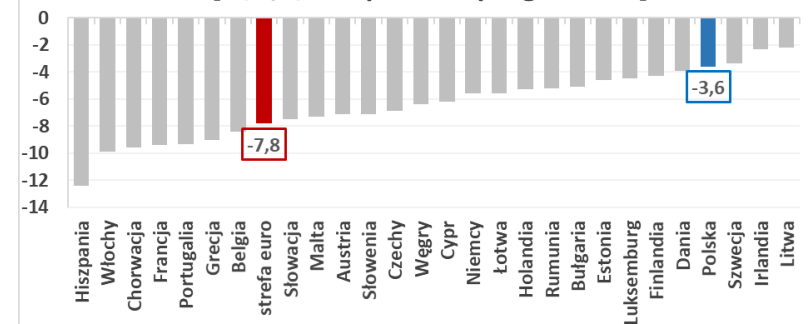


W Polsce zakończył się okres 28 lat nieprzerwanego wzrostu gospodarczego (lata 1992-2019). Ale nadal pozostajemy niesamowicie odporną gospodarką.

Dynamika PKB - Polska [% r/r, NSA]



Prognozowany wzrost gospodarczy w 2020 [% r/r, listopadowa prognoza KE]

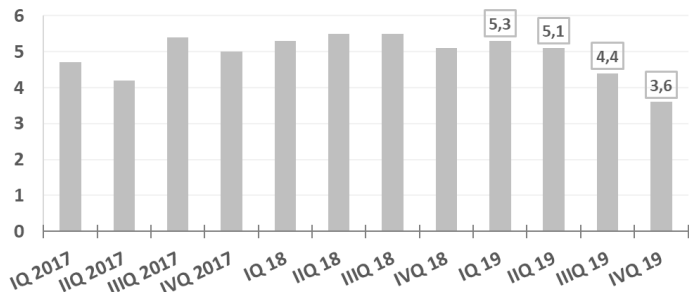




# Dlaczego pozostaliśmy tak odporną gospodarką?

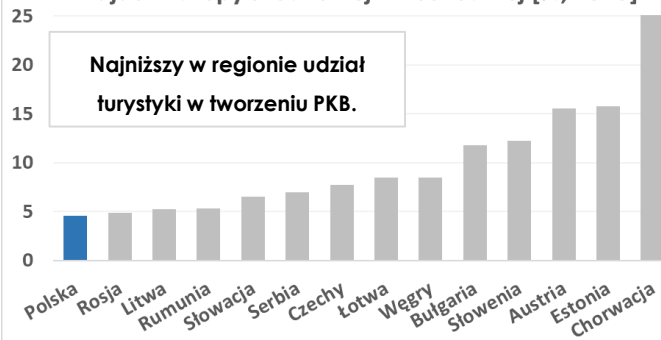
W 2020 rok weszliśmy z wysokim tempem wzrostu gospodarczego (4,5% w 2019), z bardzo niskim bezrobociem (drugie najniższe w UE).

Dynamika PKB - Polska [%, r/r, NSA]

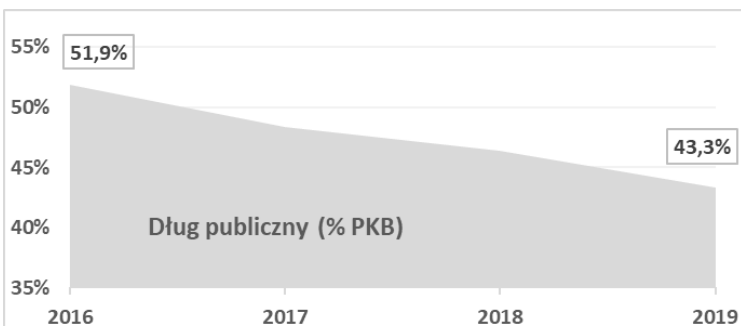


Udział najbardziej zagrożonych branż (czyli m.in. transport osób, HORECA, turystyka i rekreacja, sport i kultura) stanowi w Polsce ok. 6,0% PKB.

Wkład podróży i turystyki do tworzenia PKB w krajach Europy Środkowej i Wschodniej [%, 2020]

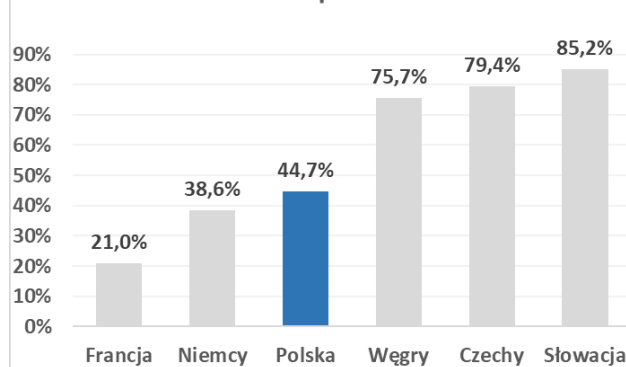


Spadek długu publicznego we wcześniejszych latach.



Relatywnie niski udział eksportu vs kraje regionu.

Udział eksportu w PKB



- ✓ Mamy zdywersyfikowaną i konkurencyjną gospodarkę, z dużym udziałem przemysłu w tworzeniu PKB (21,9% PKB w 2019), mocnym rolnictwem i budowlanką.
- ✓ Bez istotnych nierównowag wewnętrznych i zewnętrznych: niski deficyt budżetowy w 2019 (-0,7% PKB), dodatnia wymiana handlowa, dodatnie saldo rachunku obrotów bieżących.
- ✓ Niski dług ludności i firm w relacji do PKB (75,8% vs 135,3% w strefie euro).
- ✓ Elastyczny kurs walutowy.



**Ale to wszystko nie wystarczyło, aby uniknąć recesji. Finalna dynamika PKB -2,8% za 2020 rok to jednak znacznie lepiej niż -5,4% z lipcowej projekcji NBP.**

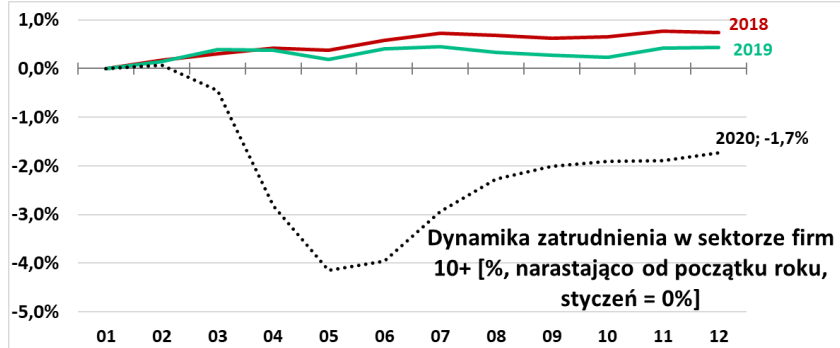


**Pojazdy lekkie**

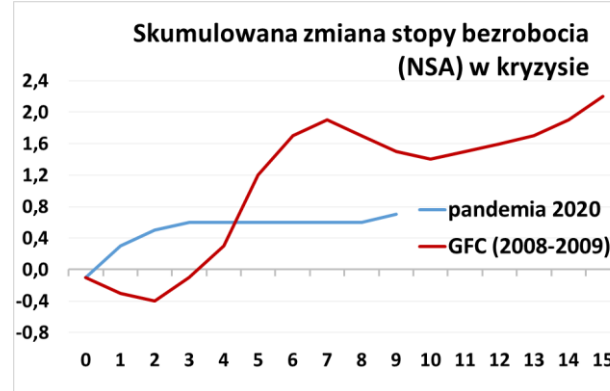
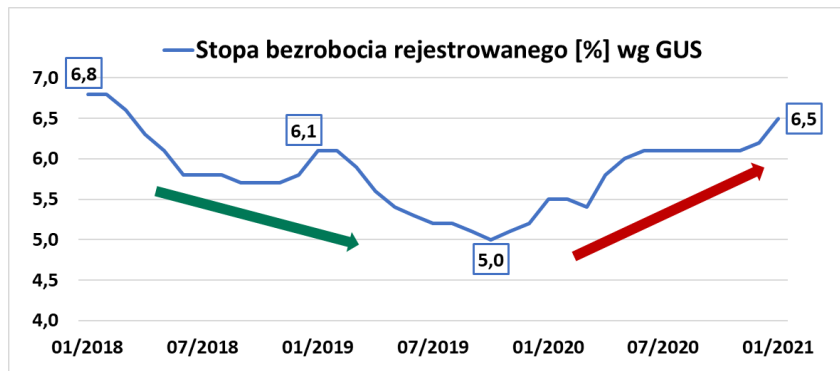


# Pakiety pomocowe w dużej mierze utrzymały zatrudnienie w gospodarce

Pandemia Covid-19 uderzyła w rynek pracy, na co wskazują dane z sektora przedsiębiorstw. Spadek zatrudnienia nie jest jednak tak duży, jak wynikałoby to wprost z danych GUS.



W 2020 roku odnotowaliśmy umiarkowany wzrost stopy bezrobocia: o 1,0 pp. do 6,2% na koniec grudnia 2020.



Oczekujemy nieznacznego spadku stopy bezrobocia w 2021 roku.

Tarcze Antykryzysowe oraz Tarcze Finansowe to główne narzędzia publicznej pomocy dla firm.

Kluczowe znaczenie miała **Tarcza Finansowa 1.0**. To subwencje o łącznej wartości 100 mld zł, z których aż 60% mogło stanowić pomoc bezzwrotną.

W 2020 roku z programu tego skorzystało ponad 340 tys. mikro firm i MŚP, zatrudniających przeszło 3,1 mln pracowników. Wypłacono **61 mld subwencji**, z czego 19 mld dla mikroprzedsiębiorstw, a 42 mld dla małych i średnich firm.

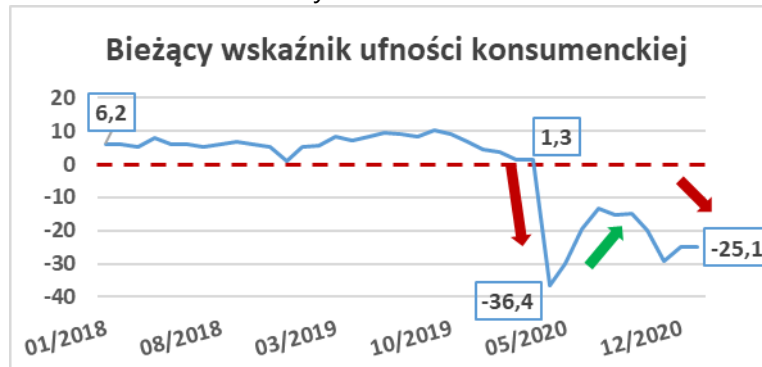
**Obecna Tarcza Finansowa 2.0** jest adresowana dla mikro firm i MŚP z 45 branż najbardziej poszkodowanych w wyniku drugiej fali pandemii. Pula subwencji dla tych firm to **13,0 mld zł**. Dodatkowo najbardziej poszkodowane branże mogą zatrzymać pełną kwotę subwencji uzyskanej z Tarczy Finansowej PFR dla MŚP 1.0 bez konieczności spełnienia warunku o utrzymaniu stanu zatrudnienia (**to ok. 7 mld zł**).





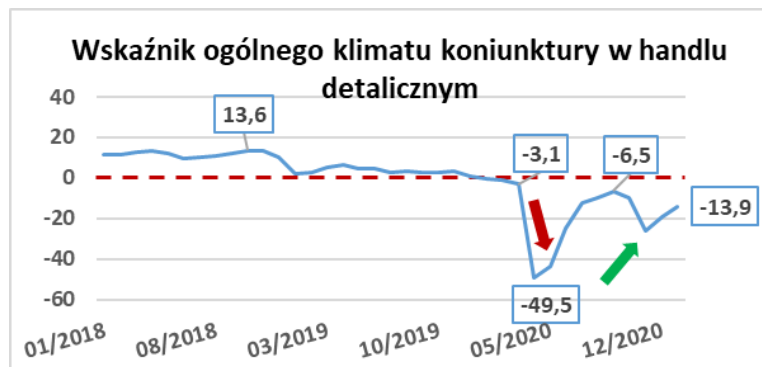
# Pojazdy lekkie – poziom finansowania zależny od popytu konsumpcyjnego

Nastroje konsumenckie są lepsze niż w kwietniowym dołku, ale wciąż wskazują na duży wpływ sytuacji epidemicznej na odczyty koniunktury wśród konsumentów.

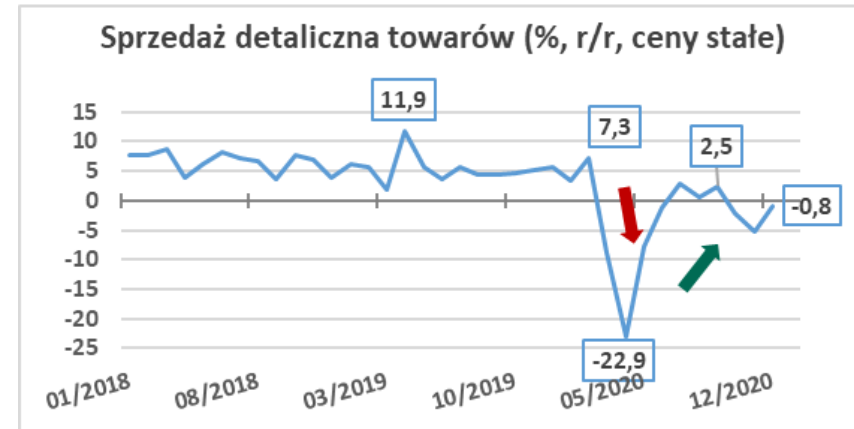


Ostatni odczyt za 01/2021 -25,1 p. -0,2 p. m/m

Bardziej wyraźną poprawę notujemy w nastrojach w handlu. Poziom indeksu wciąż wskazuje jednak na trudną sytuację.



Ostatni odczyt za 01/2021 -13,9 p. +5,2 p. m/m



Ostatni odczyt za 12/2020 -0,8% vs -5,3% r/r w 11/2020



- ✓ Obostrzenia administracyjne przełożyły się na spadek sprzedaży detalicznej w IV kwartale 2020 średnio o 2,8% r/r, po odbiciu o 2,0% r/r w III kw. ub. roku. Dodatni wynik III kwartału za sprawą realizacji odłożonych zakupów po otwarciu gospodarki. W całym 2020 roku konsumpcja prywatna spadła o 3,0%. r/r.
- ✓ Szacujemy, że **dynamika konsumpcji prywatnej** bardzo wyraźnie wzrośnie w tym roku (o ok. 5,0% r/r), za sprawą stopniowej poprawy epidemicznej, postępu w szczepieniu wrażliwych grup ludności oraz wyraźnej poprawy nastrojów konsumentów w II połowie 2021 roku.



# Prognoza sektora finansowania pojazdów lekkich



OSD

| Dynamika finansowania | 2020   | 2021  |
|-----------------------|--------|-------|
| OSD - leasing         | -4,4%  | 13,0% |
| OSD - pożyczka        | -23,1% | 9,7%  |

## Główne determinanty prognozy:

- ✓ Wyniki sektora finansowania pojazdów lekkich w I kwartale 2021 będą jeszcze odzwierciedlały negatywny wpływ epidemii na konsumpcję prywatną oraz częściowe zamknięcie gospodarki.
- ✓ Od II kwartału 2021 oczekiwana jest już wyraźna poprawa. W samym II kwartale – przede wszystkim dzięki bardzo niskiej bazie ub. roku, ale od III kwartału już za sprawą wygaszania epidemii oraz wyraźnej poprawy nastrojów konsumenckich. Przełoży się to na odbicie gospodarki, bazujące na mocnym popycie konsumpcyjnym.
- ✓ Oczekiwany ok. 10 procentowy wzrost rejestracji nowych aut osobowych w Europie, z 9,9-proc. wzrostem rejestracji nowych OSD wg prognozy Samar.
- ✓ Dalszy wzrost cen pojazdów lekkich, głównie za sprawą obowiązującej od stycznia 2021 nowej normy Euro 6d FCM, która zobowiązuje producentów do wyposażania pojazdów w urządzenia monitorujące poziom emisji spalin. Szacuje się, że przełoży się to na ok. 10-proc. wzrost ceny nowych aut.
- ✓ Wyraźnie wzrośnie ilość rejestracji nowych aut elektrycznych, przy wciąż niskim udziale w całości rejestracji aut osobowych w Polsce.
- ✓ Ograniczone dofinansowanie państwa dla zakupu aut elektrycznych przez przedsiębiorców i firmy leasingowe (głównie niekorzystne procedury).



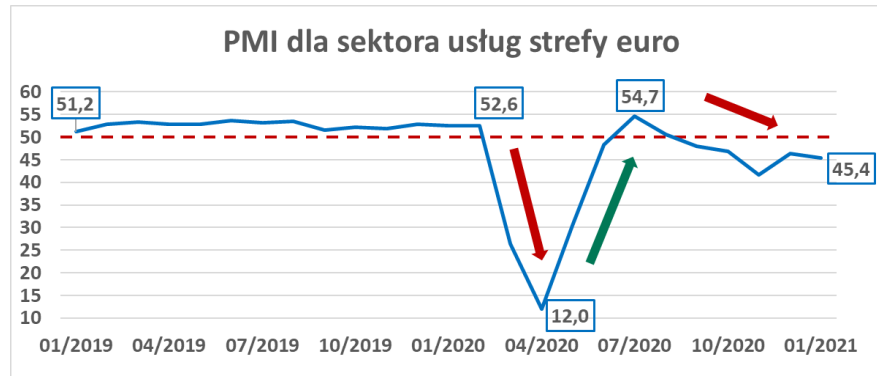
# Pojazdy ciężarowe



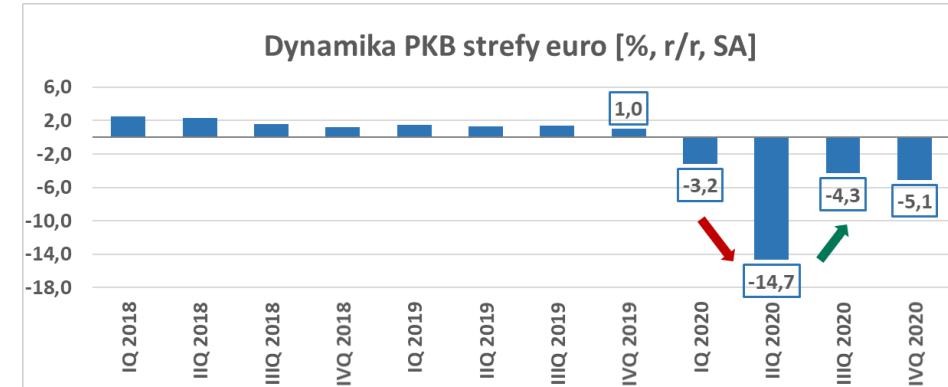
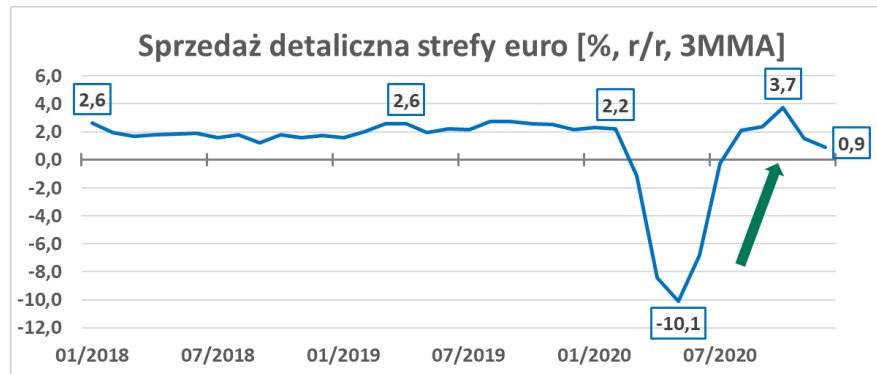
# Transport ciężki – finansowanie zależne od koniunktury w strefie euro

Covid-19 to bezpośrednie uderzenie w konsumpcję prywatną, która utrzymywała wzrost gospodarczy w strefie euro w ostatnich dwóch latach.

Po rekordowo niskich odczytach koniunktury w sektorze usług strefy euro na wiosnę, obecne poziomy indeksu wskazują na znacznie większą odporność wydatków konsumentów na trudną sytuację epidemiczną.



**PMI sektora usług w Niemczech (01/2021)** 46,7 p. -0,3 m/m



Ostatni odczyt za Q4 2020 **-5,1%** vs **-4,3%** za Q3 2020

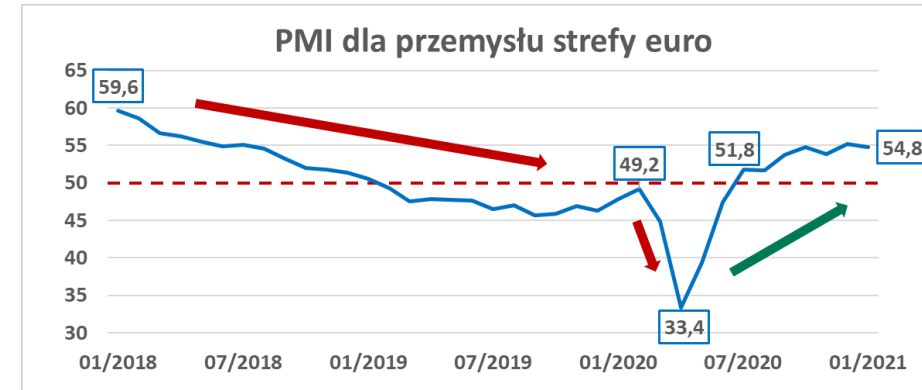
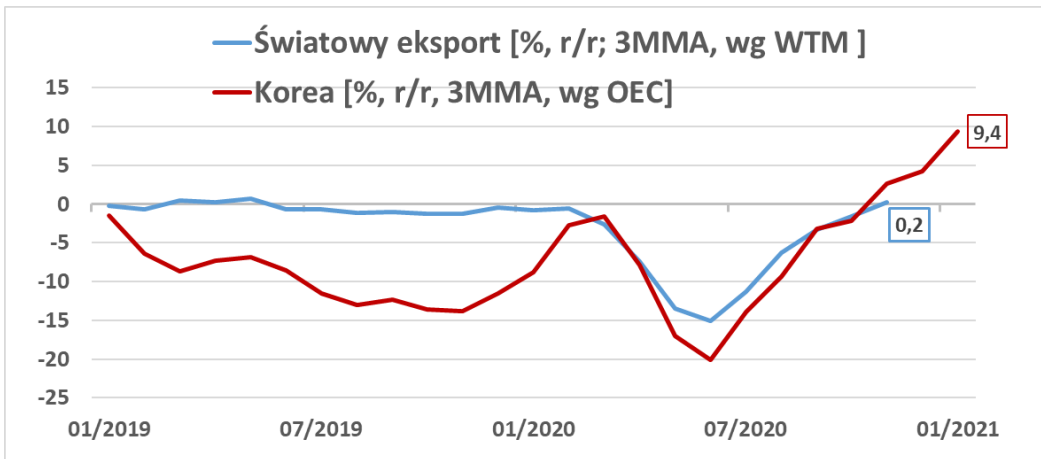
| Dynamika PKB [r/r] | Q3 20 | Q4 20 |
|--------------------|-------|-------|
| Niemcy             | -4,0% | -3,9% |
| Francja            | -3,9% | -5,0% |
| Włochy             | -5,1% | -6,6% |
| Hiszpania          | -9,0% | -9,1% |

Znacznie słabsze wyniki gospodarek południa Europy, z dużym udziałem turystyki w tworzeniu PKB, a mniejszym przemysłu.



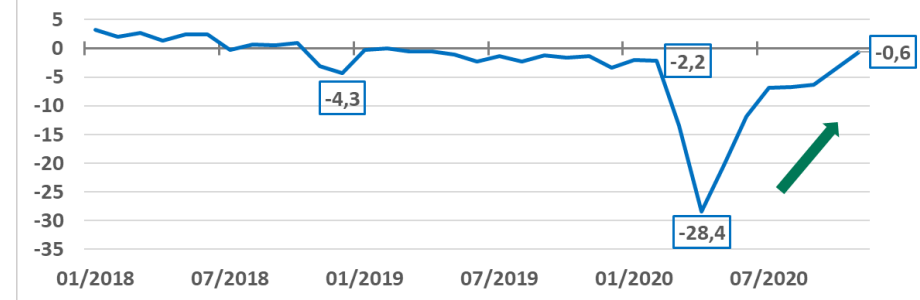
# Rok 2021 – rok wyraźnego odbicia przemysłu strefy euro

Zamykanie fabryk, przerwanie łańcuchów dostaw oraz wyraźnie niższy popyt w niektórych branżach (motoryzacja, AGD) miały bardzo negatywny wpływ na wyniki sektora przemysłowego strefy euro w II kwartale 2020. Gospodarka światowa już jednak odbija, co przedkłada się na rosnące odczyty indeksów koniunktury w sektorze przemysłowym strefy euro.



Ostatni odczyt za 01 2021 **54,8 p.** **-0,4 p. m/m**

## Dynamika produkcji przemysłowej w strefie euro [r/r]



Ostatni odczyt za 11/2020 **-0,6%** vs **-3,5%** za 10/2020

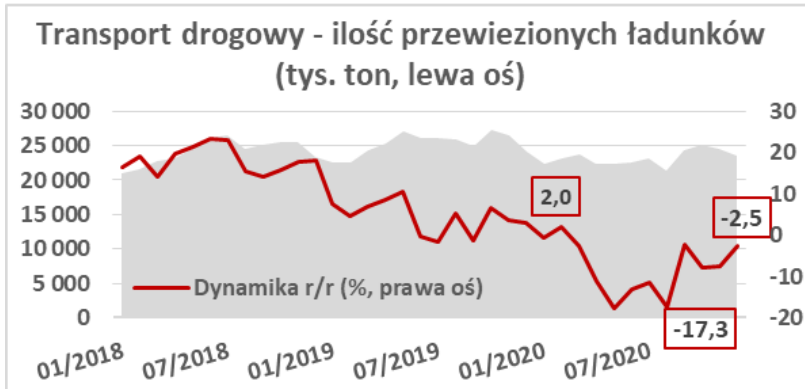
Światowy przemysł się odradza, pomimo trudnej sytuacji epidemicznej. Utrzymane są globalne łańcuchy dostaw. **Coraz lepsza kondycja azjatyckiego i amerykańskiego przemysłu oraz odradzający się handel światowy przełożą się na bardzo wyraźną poprawę europejskiego przemysłu w 2021 roku i mocne odbicie całej gospodarki Eurolandu.**

Odradzający się przemysł i konsumpcja prywatną przełożą się na odbicie wzrostu gospodarczego strefy euro do 3,9% r/r (prognoza EBC z XII 2020)

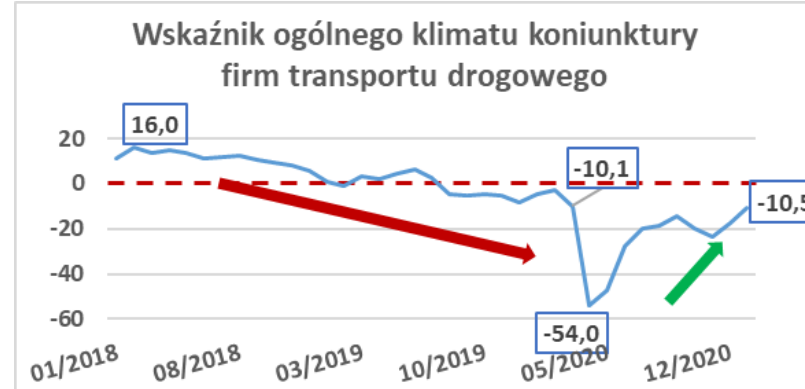


# Transport ciężki pod presją spadających wolumenów w przewozach

Spadek wymiany handlowej w Europie przełożył się na 8,0% spadek frachtu wśród polskich firm transportowych w 2020 roku, z dynamiką -6,1% r/r dla IV kw. 2020.



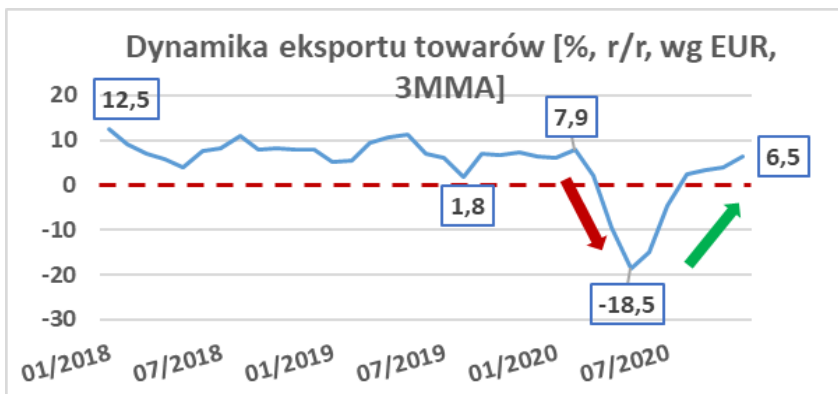
Ostatni odczyt za 12 2020 **-2,5%** vs -7,6% r/r za 11/2020



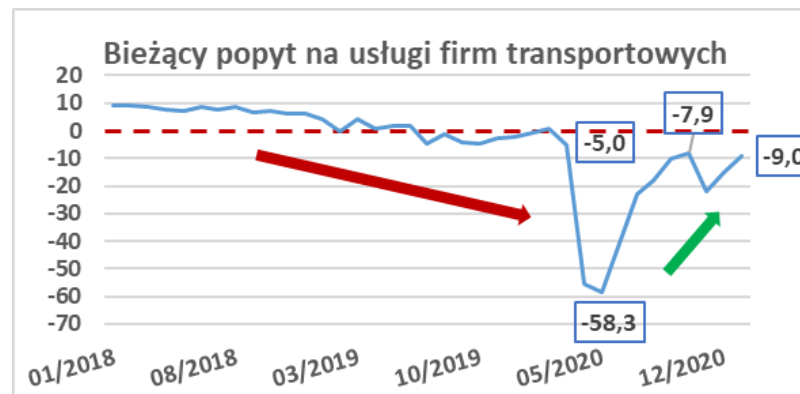
Ostatni odczyt za 01 2021 **-10,5 p.** +6,9 p. m/m

Spadek usług przewozowych sugeruje, że słabsze wyniki w kabotażu i w usługach cross-trade uzyskują małe firmy.

Ma to duży wpływ na łączną ocenę koniunktury wśród firm transportu drogowego.



Ostatni odczyt za 11 2020 **9,5%** vs 3,8% r/r za 10/2020



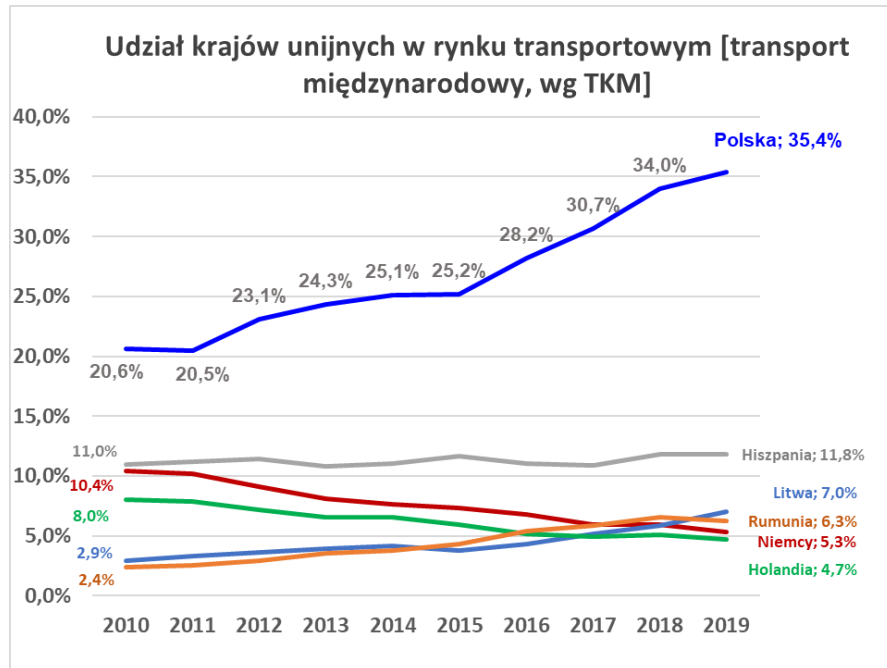
Ostatni odczyt za 01 2021 **-9,0 p.** +5,8 p. m/m

Rosnący eksport, zwiększający się ruch transportu ciężkiego na polskich drogach (dane GDDKiA) oraz dane CEPIK o rejestracjach nowych pojazdów ciężarowych powyżej 16 ton (średnio +50% r/r za XI-XII 2020) wskazują na coraz lepsze wyniki uzyskiwane przez większe firmy transportowe. Pandemia przyspieszyła procesy konsolidacyjne w branży transportu drogowego w Polsce. 5 tys. podmiotów w branży (13% całości aktywnych) zawiesiło w ub. roku prowadzoną działalność.



# Nastroje w branży transportu drogowego wciąż pod presją zmian prawnych

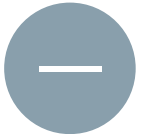
Ostatnie lata stały pod znakiem szybkiego rozwoju polskich firm w obszarze transportu drogowego. W dużej mierze kosztem największych unijnych krajów, czyli Niemiec i Francji.



Rosnący udział polskich firm transportowych w europejskim rynku przewozowym w dużej mierze budowany na kabotażu i operacjach cross-trade.

Słabe nastroje wśród firm transportowych były już odnotowywane przed pandemią, głównie z uwagi na wdrażany **Pakiet Mobilności**.

Czynnik ten nabierze znaczenia od 2022 roku, gdy zasadniczo zmienią się zasady funkcjonowania polskich firm transportowych, co istotnie podniesie koszty działalności operacyjnej.





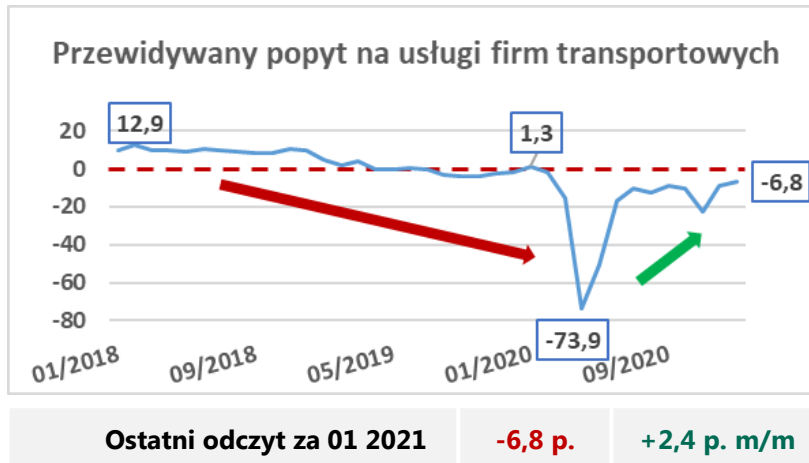
# Prognoza finansowania pojazdów ciężarowych



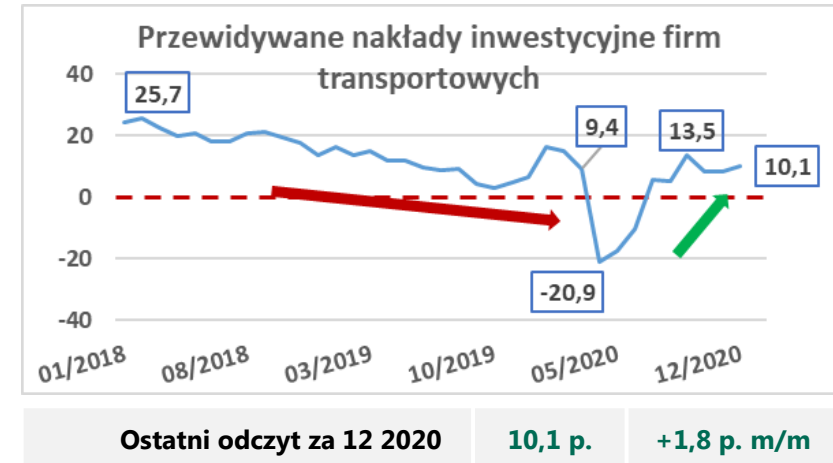
TRK

| Dynamika finansowania        | 2020   | 2021 |
|------------------------------|--------|------|
| Pojazdy ciężarowe - leasing  | -26,8% | 8,8% |
| Pojazdy ciężarowe - pożyczka | -21,6% | 7,9% |

Oceny prognozowanego popytu na usługi transportowe pozostają jeszcze ujemne, ale stopniowo się poprawiają.



W rezultacie rosną wskazania dla planowanych inwestycji w sektorze TRK, choć pozostają one poniżej średniej z lat 2006-2018 równej **14,8** pkt.



Sektor finansowania pojazdów ciężarowych wyraźnie odbije w 2021 roku, głównie za sprawą ożywienia gospodarczego w strefie euro, wzrostu wolumenu przewożonych ładunków oraz bardzo niskiej bazy ubiegłego roku. Sektor TRK boryka się jednak z wieloma problemami strukturalnymi i ryzykiem (funkcjonowanie w warunkach Pakietu Mobilności, brexit, braki kadrowe, wymuszona konsolidacja, niskie marże na frachtach, ceny paliw). W rezultacie skala odbicia w 2021 roku nie będzie na tyle duża, aby odrobić straty poniesione w ubiegłym roku.





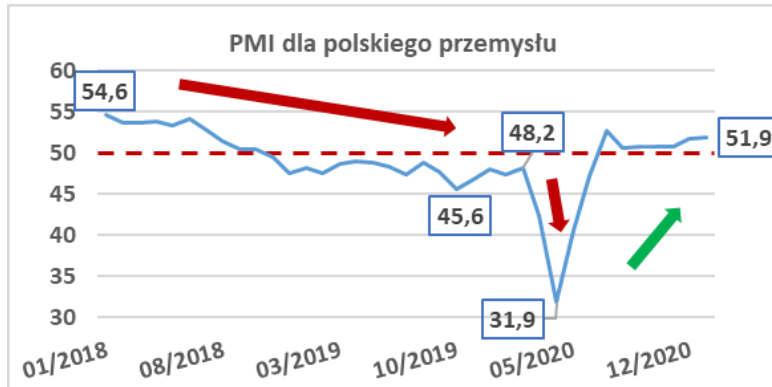
# Maszyny i inne urządzenia



# Wyniki polskiego przemysłu pod wpływem branż eksportowych

Dzięki dużemu udziałowi przemysłu w tworzeniu PKB (21,9% PKB w 2019) jesteśmy bardziej niż inne kraje Europy odporni na negatywny wpływ epidemii na naszą gospodarkę.

Nierówne odbicie indeksów koniunktury polskiego przemysłu wskazuje na lepsze oceny wśród większych firm, bardziej zorientowanych na eksport.

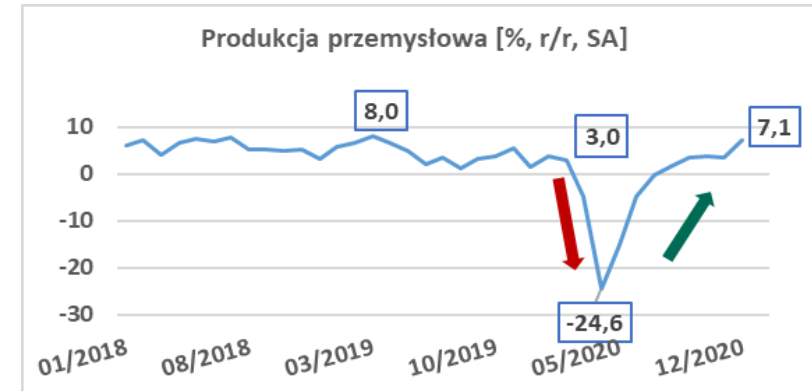


Ostatni odczyt za 01 2021 **51,9 p.** +0,2 p. m/m



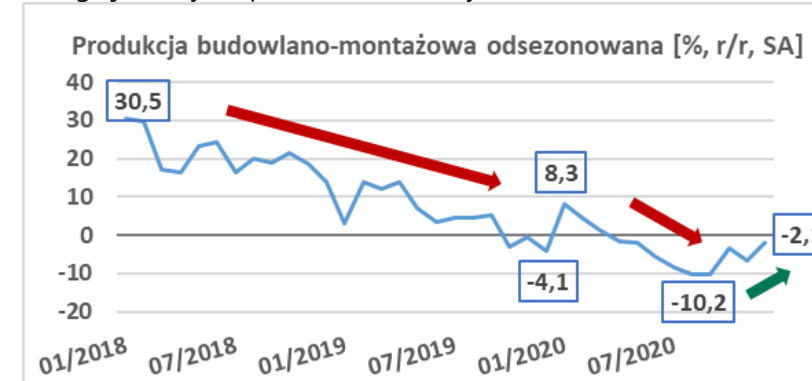
Ostatni odczyt za 01 2021 **101,3 p.** +3,2 p. m/m

Bardzo wyraźne odbicie produkcji w II połowie roku głównie za sprawą branż eksportowych. Utrzymanie wysokiej dynamiki eksportu w 2021 roku przełoży się na dalszy wzrost produkcji przemysłowej rzędu 8-9%.



Ostatni odczyt za 12 2020 **7,1%** vs 3,4% r/r za 11/2020

Z drugiej strony stopniowo słabsze wyniki odnotowała budowlanka.



Ostatni odczyt za 12 2020 **-2,1%** vs -6,7% r/r za 11/2020

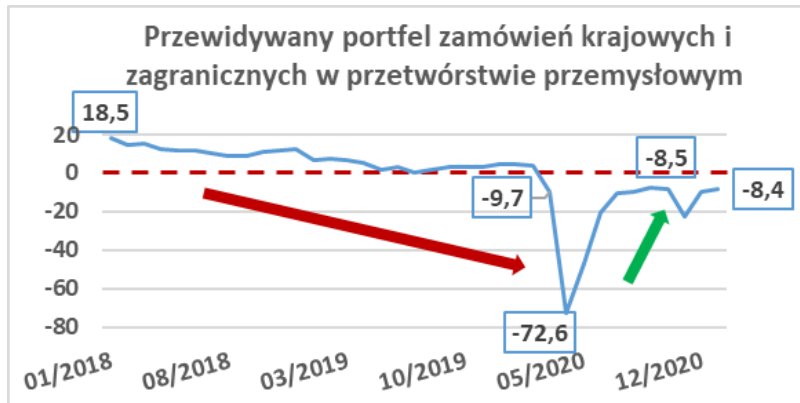


# Prognoza finansowania maszyn

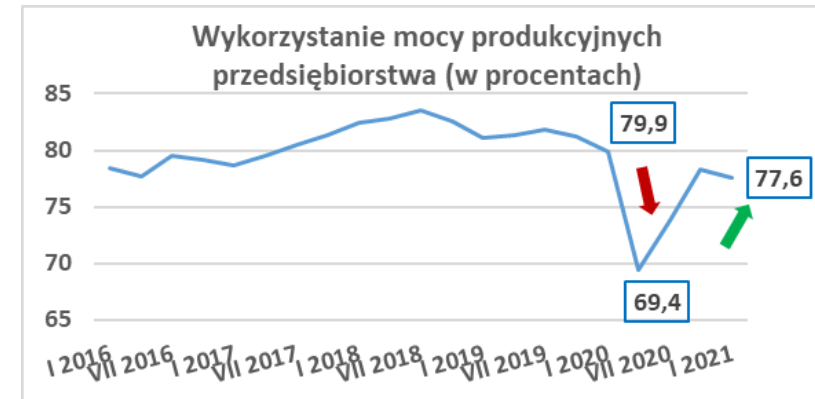


MiU

| Dynamika finansowania | 2020  | 2021  |
|-----------------------|-------|-------|
| Maszyny - leasing     | -8,2% | 10,4% |
| Maszyny - pożyczka    | 2,6%  | 10,7% |



Ostatni odczyt za 01 2021    **-8,4 p.**    **+1,0 p. m/m**



Ostatni odczyt za IV kw. 2020    77,6%    **-0,7 pp. k/k**



- ✓ Finansowanie maszyn (szczególnie w leasingu) będzie wsparte odbiciem gospodarki, bazującym zarówno na eksporcie, jak i na mocnym popycie krajowym. Rosnące zamówienia (szczególnie widoczne w badaniach PMI) powinny przełożyć się na wyraźne wzrosty produkcji przemysłowej.
- ✓ Prognozowana dynamika finansowania maszyn będzie pod wpływem relatywnie wyższej (niż w przypadku pojazdów) bazy ub. roku. Inwestycje w maszyny w 2021 roku będą też ograniczane przez dosyć niskie wykorzystanie parków maszynowych w polskich firmach.
- ✓ W średnim terminie finansowanie maszyn będzie wsparte procesami automatyzacji i robotyzacji w polskich firmach (oczekiwana od II połowy roku ulga podatkowa) oraz zmianami demograficznymi. Maszyny rolnicze powinny wyraźnie rosnąć za sprawą większego wykorzystania funduszy unijnych.
- ✓ Widzimy coraz większą rolę inwestycji poprawiających efektywność energetyczną i wykorzystujących energię pozyskaną z odnawialnych źródeł.

1 Rynek leasingu

2 Wyniki badania koniunktury

3 Otoczenie makroekonomiczne

4 Prognoza wyników branży leasingowej

5 Załączniki



Związek Polskiego  
Leasingu



## Łączne aktywa sfinansowane przez firmy leasingowe

|   | 2020          | 2021 (P)      | Zmiana       |
|---|---------------|---------------|--------------|
| <b>Pojazdy lekkie</b> (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)   | 33 268        | 37 539        | 12,8%        |
| <b>Pojazdy ciężkie</b> (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy) | 12 454        | 13 540        | 8,7%         |
| <b>Pozostałe pojazdy</b> (autobusy + inne)  | 482           | 495           | 2,8%         |
| <b>Maszyny i urządzenia</b> (ogółem)  | 20 394        | 22 531        | 10,5%        |
| <b>IT</b> (sprzęt + oprogramowanie + inne)  | 1 035         | 1 152         | 11,3%        |
| <b>Samoloty, statki, kolej</b>  | 1 013         | 1 053         | 3,9%         |
| <b>Pozostałe ruchomości</b>   | 571           | 597           | 4,6%         |
| <b>Razem ruchomości</b>   | <b>69 217</b> | <b>76 907</b> | <b>11,1%</b> |
| <b>Nieruchomości</b>  | <b>870</b>    | <b>884</b>    | <b>1,6%</b>  |
| <b>Finansowanie ogółem</b>  | <b>70 087</b> | <b>77 792</b> | <b>11,0%</b> |

- ✓ W 2021 roku rynek leasingu odrobi straty poniesione w ubiegłym roku.



# Prognoza wyników – finansowanie w podziale na leasing i pożyczkę

## Aktywa sfinansowane leasingiem

|   | 2020          | 2021 (P)      | Zmiana       |
|---|---------------|---------------|--------------|
| <b>Pojazdy lekkie</b> (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)   | 31 512        | 35 612        | 13,0%        |
| <b>Pojazdy ciężkie</b> (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy) | 11 336        | 12 334        | 8,8%         |
| <b>Pozostałe pojazdy</b> (autobusy + inne)  | 464           | 476           | 2,7%         |
| <b>Maszyny i urządzenia</b> (ogółem)  | 13 890        | 15 328        | 10,4%        |
| <b>IT</b> (sprzęt + oprogramowanie + inne)  | 843           | 937           | 11,2%        |
| <b>Samoloty, statki, kolej</b>  | 877           | 918           | 4,7%         |
| <b>Pozostałe ruchomości</b>   | 454           | 475           | 4,6%         |
| <b>Razem ruchomości</b>   | <b>59 376</b> | <b>66 081</b> | <b>11,3%</b> |
| <b>Nieruchomości</b>  | <b>811</b>    | <b>830</b>    | <b>2,4%</b>  |
| <b>Leasing ogółem</b>   | <b>60 187</b> | <b>66 911</b> | <b>11,2%</b> |

## Aktywa sfinansowane pożyczką

|   | 2020         | 2021 (P)      | Zmiana       |
|---|--------------|---------------|--------------|
| <b>Pojazdy lekkie</b> (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)   | 1 756        | 1 927         | 9,7%         |
| <b>Pojazdy ciężkie</b> (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy) | 1 118        | 1 206         | 7,9%         |
| <b>Pozostałe pojazdy</b> (autobusy + inne)  | 18           | 19            | 5,2%         |
| <b>Maszyny i urządzenia</b> (ogółem)  | 6 504        | 7 203         | 10,7%        |
| <b>IT</b> (sprzęt + oprogramowanie + inne)  | 192          | 215           | 11,9%        |
| <b>Samoloty, statki, kolej</b>  | 136          | 134           | -1,4%        |
| <b>Pozostałe ruchomości</b>   | 117          | 122           | 4,4%         |
| <b>Razem ruchomości</b>   | <b>9 841</b> | <b>10 826</b> | <b>10,0%</b> |
| <b>Nieruchomości</b>  | <b>59</b>    | <b>54</b>     | <b>-8,1%</b> |
| <b>Pożyczka ogółem</b>  | <b>9 900</b> | <b>10 880</b> | <b>9,9%</b>  |

1 Rynek leasingu

2 Wyniki badania koniunktury

3 Otoczenie makroekonomiczne

4 Prognoza wyników branży leasingowej

5 Załączniki



Związek Polskiego  
Leasingu



## Łączne aktywa sfinansowane przez firmy leasingowe

|                                  | I-IX 2019     | I-IX 2020     | I-IX 20 / I-IX 19 | X-XII 2019    | X-XII 2020    | X-XII 20 / X-XII 19 | I-XII 2019    | I-XII 2020    | I-XII 20 / I-XII 19 |
|----------------------------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------|---------------------|---------------|---------------|---------------------|
| <b>Pojazdy</b>                   | <b>39 246</b> | <b>31 361</b> | <b>-20,1%</b>     | <b>13 535</b> | <b>14 842</b> | <b>9,7%</b>         | <b>52 781</b> | <b>46 203</b> | <b>-12,5%</b>       |
| pojazdy lekkie                   | 25 437        | 22 906        | -9,9%             | 9 827         | 10 362        | 5,4%                | 35 263        | 33 268        | -5,7%               |
| pojazdy ciężarowe                | 13 443        | 8 141         | -39,4%            | 3 565         | 4 312         | 21,0%               | 17 009        | 12 453        | -26,8%              |
| pozostałe pojazdy                | 366           | 315           | -14,1%            | 143           | 167           | 16,8%               | 509           | 482           | -5,4%               |
| <b>Maszyny</b>                   | <b>15 615</b> | <b>14 498</b> | <b>-7,2%</b>      | <b>5 854</b>  | <b>5 896</b>  | <b>0,7%</b>         | <b>21 469</b> | <b>20 394</b> | <b>-5,0%</b>        |
| <b>IT</b>                        | <b>794</b>    | <b>752</b>    | <b>-5,3%</b>      | <b>321</b>    | <b>283</b>    | <b>-12,0%</b>       | <b>1 115</b>  | <b>1 035</b>  | <b>-7,2%</b>        |
| <b>Samoloty, statki, kolej</b>   | <b>790</b>    | <b>704</b>    | <b>-10,9%</b>     | <b>453</b>    | <b>309</b>    | <b>-31,8%</b>       | <b>1 243</b>  | <b>1 013</b>  | <b>-18,5%</b>       |
| <b>Pozostałe ruchomości</b>      | <b>349</b>    | <b>388</b>    | <b>11,2%</b>      | <b>163</b>    | <b>183</b>    | <b>12,1%</b>        | <b>512</b>    | <b>571</b>    | <b>11,5%</b>        |
| <b>Ruchomości razem</b>          | <b>56 795</b> | <b>47 704</b> | <b>-16,0%</b>     | <b>20 327</b> | <b>21 512</b> | <b>5,8%</b>         | <b>77 121</b> | <b>69 216</b> | <b>-10,3%</b>       |
| <b>Nieruchomości</b>             | <b>401</b>    | <b>625</b>    | <b>55,9%</b>      | <b>435</b>    | <b>245</b>    | <b>-43,6%</b>       | <b>836</b>    | <b>870</b>    | <b>4,1%</b>         |
| <b>Finansowanie ogółem (L+P)</b> | <b>57 196</b> | <b>48 329</b> | <b>-15,5%</b>     | <b>20 761</b> | <b>21 758</b> | <b>4,8%</b>         | <b>77 957</b> | <b>70 086</b> | <b>-10,1%</b>       |





## Aktywa sfinansowane leasingiem

|                                | I-IX 2019     | I-IX 2020     | I-IX 20 / I-IX 19 | X-XII 2019    | X-XII 2020    | X-XII 20 / X-XII 19 | I-XII 2019    | I-XII 2020    | I-XII 20 / I-XII 19 |
|--------------------------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------|---------------------|---------------|---------------|---------------------|
| <b>Pojazdy</b>                 | <b>36 334</b> | <b>29 465</b> | <b>-18,9%</b>     | <b>12 633</b> | <b>13 846</b> | <b>9,6%</b>         | <b>48 967</b> | <b>43 311</b> | <b>-11,5%</b>       |
| pojazdy lekkie                 | 23 745        | 21 729        | -8,5%             | 9 233         | 9 783         | 5,9%                | 32 978        | 31 512        | -4,4%               |
| pojazdy ciężarowe              | 12 235        | 7 431         | -39,3%            | 3 260         | 3 905         | 19,8%               | 15 495        | 11 336        | -26,8%              |
| pozostałe pojazdy              | 353           | 305           | -13,6%            | 140           | 159           | 13,5%               | 493           | 464           | -5,9%               |
| <b>Maszyny</b>                 | <b>11 013</b> | <b>9 571</b>  | <b>-13,1%</b>     | <b>4 120</b>  | <b>4 319</b>  | <b>4,8%</b>         | <b>15 133</b> | <b>13 890</b> | <b>-8,2%</b>        |
| <b>IT</b>                      | <b>705</b>    | <b>603</b>    | <b>-14,4%</b>     | <b>277</b>    | <b>240</b>    | <b>-13,5%</b>       | <b>982</b>    | <b>843</b>    | <b>-14,2%</b>       |
| <b>Samoloty, statki, kolej</b> | <b>630</b>    | <b>598</b>    | <b>-5,0%</b>      | <b>446</b>    | <b>279</b>    | <b>-37,6%</b>       | <b>1 076</b>  | <b>877</b>    | <b>-18,5%</b>       |
| <b>Pozostałe ruchomości</b>    | <b>319</b>    | <b>328</b>    | <b>2,8%</b>       | <b>137</b>    | <b>125</b>    | <b>-8,4%</b>        | <b>456</b>    | <b>454</b>    | <b>-0,5%</b>        |
| <b>Ruchomości razem</b>        | <b>49 000</b> | <b>40 566</b> | <b>-17,2%</b>     | <b>17 614</b> | <b>18 809</b> | <b>6,8%</b>         | <b>66 614</b> | <b>59 375</b> | <b>-10,9%</b>       |
| <b>Nieruchomości</b>           | <b>398</b>    | <b>567</b>    | <b>42,4%</b>      | <b>276</b>    | <b>244</b>    | <b>-11,6%</b>       | <b>674</b>    | <b>811</b>    | <b>20,3%</b>        |
| <b>Leasing ogółem</b>          | <b>49 398</b> | <b>41 133</b> | <b>-16,7%</b>     | <b>17 890</b> | <b>19 053</b> | <b>6,5%</b>         | <b>67 288</b> | <b>60 186</b> | <b>-10,6%</b>       |



## Aktywa sfinansowane pożyczką

|                                | I-IX 2019    | I-IX 2020    | I-IX 20 / I-IX 19 | X-XII 2019   | X-XII 2020   | X-XII 20 / X-XII 19 | I-XII 2019    | I-XII 2020   | I-XII 20 / I-XII 19 |
|--------------------------------|--------------|--------------|-------------------|--------------|--------------|---------------------|---------------|--------------|---------------------|
| <b>Pojazdy</b>                 | <b>2 913</b> | <b>1 896</b> | <b>-34,9%</b>     | <b>902</b>   | <b>996</b>   | <b>10,4%</b>        | <b>3 815</b>  | <b>2 892</b> | <b>-24,2%</b>       |
| pojazdy lekkie                 | 1 692        | 1 177        | -30,4%            | 593          | 580          | -2,3%               | 2 285         | 1 756        | -23,1%              |
| pojazdy ciężarowe              | 1 208        | 710          | -41,2%            | 305          | 408          | 33,5%               | 1 513         | 1 118        | -26,1%              |
| pozostałe pojazdy              | 13           | 9            | -28,4%            | 3            | 9            | 158,1%              | 17            | 18           | 8,8%                |
| <b>Maszyny</b>                 | <b>4 603</b> | <b>4 927</b> | <b>7,0%</b>       | <b>1 734</b> | <b>1 577</b> | <b>-9,0%</b>        | <b>6 337</b>  | <b>6 504</b> | <b>2,6%</b>         |
| <b>IT</b>                      | <b>89</b>    | <b>149</b>   | <b>67,5%</b>      | <b>44</b>    | <b>43</b>    | <b>-2,5%</b>        | <b>133</b>    | <b>192</b>   | <b>44,3%</b>        |
| <b>Samoloty, statki, kolej</b> | <b>160</b>   | <b>106</b>   | <b>-34,1%</b>     | <b>7</b>     | <b>31</b>    | <b>332,0%</b>       | <b>167</b>    | <b>136</b>   | <b>-18,6%</b>       |
| <b>Pozostałe ruchomości</b>    | <b>30</b>    | <b>60</b>    | <b>100,6%</b>     | <b>26</b>    | <b>57</b>    | <b>119,9%</b>       | <b>56</b>     | <b>117</b>   | <b>109,5%</b>       |
| <b>Ruchomości razem</b>        | <b>7 795</b> | <b>7 138</b> | <b>-8,4%</b>      | <b>2 713</b> | <b>2 704</b> | <b>-0,3%</b>        | <b>10 507</b> | <b>9 841</b> | <b>-6,3%</b>        |
| <b>Nieruchomości</b>           | <b>3</b>     | <b>58</b>    | <b>1880,3%</b>    | <b>159</b>   | <b>1</b>     | <b>-99,2%</b>       | <b>161</b>    | <b>59</b>    | <b>-63,3%</b>       |
| <b>Pożyczka ogółem</b>         | <b>7 797</b> | <b>7 196</b> | <b>-7,7%</b>      | <b>2 871</b> | <b>2 705</b> | <b>-5,8%</b>        | <b>10 669</b> | <b>9 901</b> | <b>-7,2%</b>        |



## Podział wg. kryterium rocznego obrotu klienta

|                                 | FINANSOWANIE ŁĄCZNE  |  |                 |                 |                  |
|---------------------------------|----------------------|--|-----------------|-----------------|------------------|
|                                 | Klienci indywidualni | Przedsiębiorstwa   |                 |                 | Sektor publiczny |
|                                 |                      | łączną wartość w mln zł<br>[wg średniorocznego obrotu klienta] |                 |                 |                  |
|                                 |                      | do 5 mln zł  | 5 - 20 mln zł   | > 20 mln zł     |                  |
| <b>Pojazdy</b>                  | <b>338,9</b>         | <b>27 005,2</b>  | <b>9 186,2</b>  | <b>9 651,3</b>  | <b>21,6</b>      |
| Pojazdy lekkie                  | 336,9                | 22 272,8   | 5 480,3         | 5 167,6         | 10,4             |
| Pojazdy ciężarowe               | 0,3                  | 4 415,1  | 3 619,7         | 4 407,0         | 11,2             |
| Pozostałe pojazdy               | 1,8                  | 317,3  | 86,1            | 76,6            | 0,1              |
| <b>Maszyny</b>                  | <b>0,0</b>           | <b>9 802,8</b>   | <b>3 614,3</b>  | <b>6 971,1</b>  | <b>5,9</b>       |
| <b>IT</b>                       | <b>0,0</b>           | <b>288,8</b>   | <b>197,2</b>    | <b>547,6</b>    | <b>1,4</b>       |
| <b>Samoloty, statki, kolej</b>  | <b>0,0</b>           | <b>234,9</b>   | <b>248,8</b>    | <b>526,8</b>    | <b>2,3</b>       |
| <b>Pozostałe ruchomości</b>     | <b>0,0</b>           | <b>132,5</b>   | <b>133,4</b>    | <b>305,1</b>    | <b>0,0</b>       |
| <b>Ruchomości</b>               | <b>338,9</b>         | <b>37 464,3</b>  | <b>13 379,9</b> | <b>18 001,9</b> | <b>31,2</b>      |
| <b>Nieruchomości</b>            | <b>0,0</b>           | <b>93,0</b>  | <b>585,6</b>    | <b>191,6</b>    | <b>0,0</b>       |
| <b>Leasing i pożyczka razem</b> | <b>338,9</b>         | <b>37 557,3</b>  | <b>13 965,5</b> | <b>18 193,5</b> | <b>31,2</b>      |
| <b>Struktura finansowania</b>   | <b>0,5%</b>          | <b>53,6%</b>   | <b>19,9%</b>    | <b>26,0%</b>    | <b>0,04%</b>     |

# Lista członków Związku Polskiego Leasingu

- Alior Leasing Sp. z o.o.
- BOŚ Leasing - EKO Profit S.A.
- BMW Financial Services Polska Sp. z o.o.
- BNP Paribas Lease Group Sp. z o. o.
- BPS Leasing Spółka Akcyjna
- Caterpillar Financial Services Poland Sp. z o. o.
- De Lage Landen Leasing Polska S.A.
- Deutsche Leasing Polska S.A.
- Europejski Fundusz Leasingowy S.A.
- Fraikin Polska Sp. z o.o.
- Idea Getin Leasing S.A.
- Impuls-Leasing Polska Sp. z o. o.
- ING Lease (Polska) Sp. z o. o.
- Leasing Polski Sp. z o.o.
- Millennium Leasing Sp. z o. o.
- mLeasing Sp. z o. o.
- NL-Leasing Polska Sp. z o.o.
- PEAC (Poland) Sp. z o. o.
- PEKAO Leasing Sp. z o. o.
- PKO Leasing S.A.
- Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów
- PSA Finance Polska Sp. z o.o.
- Santander Consumer Multirent Sp.z o.o.
- Santander Leasing S.A.
- Scania Finance Polska Sp. z o. o.
- SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o.
- SGB Leasing Sp. z o. o.
- Siemens Finance Sp. z o. o.
- Toyota Leasing Polska Sp. z o.o.
- VFS Usługi Finansowe Polska Sp. z o.o.



# Dziękujemy za uwagę

ul. Rejtana 17 lok 21 | 02-516 Warszawa | tel.: (22) 542 41 36 | fax: (22) 542 41 37 | [zpl@leasing.org.pl](mailto:zpl@leasing.org.pl)



Związek Polskiego  
Leasingu

[WWW.LEASING.ORG.PL](http://WWW.LEASING.ORG.PL)