

Медленно, но верно объемы автокредитования приближаются к докризисным уровням. К счастью, на этот раз гонки на выживание нет - и кредиторы, и заемщики соблюдают правила дорожного движения.



Ни один сегмент кредитного рынка не пострадал в кризис так сильно, как ипотека, однако рынок автокредитования, пожалуй, занял второе место по «страданиям». Некоторые банки, которые до кризиса претендовали на высокие места в рейтинге автокредиторов, в кризис даже совсем отказывались выдавать кредиты на покупку автомобилей. Поэтому и восстановительный рост в этом сегменте банковской деятельности оказался более выраженным, чем во многих других.

Ставки по автокредитам упали ниже докризисных, а банки заняли активные позиции. Несмотря на это, никакой паники на рынке нет - кредитные организации подходят к работе тщательно и с «трезвой» головой. Это до кризиса можно было взять автокредит с первоначальным взносом 0%. Сейчас придется сразу внести не менее 15-20% от стоимости автомобиля. Но и это немного по сравнению с требованиями банков в 2009 году, когда первоначальный взнос составлял 30, а то и все 40%. Клиент, в свою очередь, тоже стал более разборчивым - он тщательно оценивает предложения банков и сравнивает кредитные схемы в поисках наиболее выгодной.

До финишной прямой

По мнению **Светланы Захаренковой**, директора по розничным продуктам НБ «Траст», интерес заемщиков к автокредитам сейчас стабильно растет, хотя еще и не достиг докризисного уровня. Впрочем, ухабы давно позади, а финишная прямая - близко. Как утверждают многие эксперты, российский автомобильный рынок стал самым привлекательным в Европе еще в 2010 году, а в 2011 году он может достигнуть долгожданного докризисного уровня. В кризисном 2009 году доля проданных в кредит автомобилей составила 17%, в 2010 году - уже 25%, а в 2011 году она может превысить 30% - именно такой она была до кризиса.

По данным «РБК Рейтинг», самыми «автокредитными» банками в 2010 году стали: Сбербанк, Русфинанс Банк и Росбанк (**см. таблицу 1**). Правда, в стоимостном выражении Сбербанк выдал на 16% меньше кредитов, чем в 2009 году. Другие же кредитные организации, попавшие в первые строки рейтинга, увеличили объем

выданных автокредитов на десятки и даже сотни процентов.

Таблица 1. Банки по объемам выданных автокредитов в 2010 году

№

Банк

Выдано автокредитов в 2010 году (тыс. руб.)

Выдано автокредитов в 2009 году (тыс. руб.)

Изменение (%)

1

Сбербанк

41 137 913

48 928 220

-15.92

2

Русфинанс Банк

35 688 319

24 565 840

45.28

3

Росбанк

33 388 108

8 581 513

289.07

4

ВТБ 24

29 968 156

22 687 360

32.09

5

Юникредит Банк

21 053 522

6 283 463

235.06

6

Райффайзенбанк

8 891 664

3 110 405

185.87

7

Кредит Европа Банк

8 612 919

4 187 088

105.70

8

Тойота банк

8 338 370

2 649 114

214.76

9

БМВ Банк

8 192 026

4 154 604

97.18

10

Уралсиб

6 018 395

2 063 186

191.70

Источник: РБК Рейтинг.

Самая ожесточенная борьба среди банков как и прежде наблюдается за клиентов со скромными притязаниями. Прежде всего речь идет об автомобилях стоимостью менее 600 тыс. рублей (максимальная стоимость автомобиля, при которой заемщик может получить скидку на кредит за счет государственной программы субсидирования автокредитов). Покупателей автомобилей стоимостью свыше 600 тыс. рублей гораздо меньше, и они чаще готовы купить автомобиль, не прибегая к заимствованиям. Наиболее популярными автомобилями в 2010 году стали Lada, Chevrolet и Kia (**см. таблицу 2**). Особенно сильно - почти на 50% - выросли продажи автомобилей Lada. Также сильно увеличились продажи автомобилей Kia.

Таблица 2. Продажи новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России по маркам в 2010 году

Марки

2010

2009

Изменение, %

LADA

517

350

48

CHEVROLET

116

104

11

KIA

104

70

49

RENAULT

97

72

33

FORD

90

82

10

HYUNDAI

87

75

17

NISSAN

80

64

24

TOYOTA

79

69

15

ГАЗ

77

58

32

DAEWOO

74

51

45

Источник: Комитет автопроизводителей АЕБ.

Захаренкова рассказала Bankir.Ru, что в 2011 году рынок автокредитования будет расти, причем активнее, чем в 2010 году. В то же время, ожидать значительного снижения процентных ставок по автокредитам не стоит. Это обусловлено сохранением довольно высокой цены ресурсов фондирования и высокими темпами инфляции.

В январе 2011 года объем продаж новых легковых и коммерческих автомобилей вырос на 72% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года, в феврале - на 80%. Эксперты отмечают, что это уже выше докризисного уровня. А вот средние ставки по автокредитам сейчас составляют 11-13%, что ниже докризисных значений. Чтобы привлечь клиентов, банки долгое время снижали ставки, отменяли комиссии и увеличивали сроки кредитования. Теперь можно взять кредит на покупку автомобиля на срок до 5 лет.

По словам **Дмитрия Баранова**, ведущего эксперта УК «Финам Менеджмент», главным фактором, который оказывает влияние на рынок автокредитования в настоящее время, является восстановление экономики после кризиса. Улучшается социально-экономическое положение населения, растет уверенность в будущем, население снова готово покупать товары длительного пользования, к которым относятся и автомобили.

Кстати, в автосалонах вновь появились очереди. Например, клиентам приходится ждать доставки некоторых автомобилей Volkswagen около трех месяцев. Высокий спрос на автомобили, конечно, не может не радовать банкиров. А вот наличие очередей является для рынка автокредитования серьезным ограничением. В этом плане подлила масла в огонь и катастрофа в Японии, которая если еще не ограничила, то в скором времени ограничит предложение автомобилей.

Землетрясение

В данный момент сложно сказать, как катастрофа в Японии отразится на российском рынке автокредитования. С одной стороны, землетрясение уже сказалось на поставках автомобилей. Как утверждают некоторые дилеры, среди потенциальных клиентов начался ажиотаж - опасаясь последующего дефицита и роста цен, многие хотят срочно купить новый японский автомобиль, причем готовы платить наличными. С другой стороны, некоторые клиенты опасаются, что в продажу поступят радиоактивные японские автомобили. А если речь идет о подержанных автомобилях, то опасаются еще и «утопленников».

Дефицита автомобилей, скорее всего, действительно не избежать. Многие заводы в Японии были остановлены; вслед за ними из-за нехватки комплектующих пришлось останавливать и японские заводы в других странах мира. Так, три завода Nissan в США и два в Мексике столкнутся в апреле с временными остановками производства. Российский завод Nissan пока работает в нормальном режиме. Автокомплектующих на заводах Nissan и Toyota в Санкт-Петербурге хватит до лета.

Honda Motor приняла решение снизить объем производства на заводах в США. Некоторые автомобили собирают преимущественно в Японии. В частности, у Subaru всего один завод за границей - в США. Автомобили таких компаний окажутся особенно дефицитными.

Помимо японских автопроизводителей пострадают и компании в других странах, которые используют комплектующие из Японии. Ведь эта страна является одним из важнейших в мире поставщиков электронных компонентов. Американская компания General Motors уже сократила производство на европейских заводах. Производство на заводе Ford Motor в Бельгии будет остановлено на несколько дней в апреле. Также проблемы могут начаться у Volvo Cars, Volkswagen и прочих производителей.

По мнению аналитиков IHS Automotive, остановки производства автомобилей в Японии могут повлечь за собой снижение производства автомобилей во всем мире на треть. Российские заводы пока не испытывают проблем. Но, как утверждают эксперты, в долгосрочной перспективе дефицит японских комплектующих скажется и на них.

Банк по совместительству

Многие автопроизводители стремятся обзавестись своим банком. Toyota, Peugeot Citroën, Mitsubishi, BMW и Mercedes Benz это уже сделали. В ноябре 2010 года лицензию ЦБ на деятельность в России получила дочерняя компания Volkswagen Financial Services - Volkswagen Bank RUS. В конце 2010 года задумывался об открытии своего финансового подразделения в России и автоконцерн Renault-Nissan. По итогам 2010 года Тойота банк и БМВ банк занимают соответственно 8-ю и 9-ю строчки рейтинга банков по объемам выданных автокредитов.

Автомобильным концернам выгодно создавать так называемые кэптивныe банки. Ведь, по сути, при наличии своего финансового подразделения автопроизводитель перекладывает деньги из одного ящика стола в другой. При этом компания получает прибыль не только от непосредственной продажи автомобиля, но и зарабатывает на процентах по кредитам. Клиентам выгодно сотрудничать с кэптивными банками, поскольку последние обычно предлагают более выгодные по сравнению с традиционными банками условия.

В 2010 году четверть автокредитов была выдана финансовыми подразделениями автомобильных концернов. Многие эксперты ожидают дальнейшего роста доли кэптивных банков на российском рынке автокредитования. И все же, этот рост, скорее всего, будет сильно ограничен. Во-первых, автобанки, как правило, не могут похвастаться разветвленной филиальной сетью. Во-вторых, такие финансовые организации предлагают кредиты только на новые автомобили из модельного ряда

своего производителя.

Помимо выгодных условий, автобанки имеют преимущество перед традиционными банками в том, что автоконцерны в силах поставить дилерам жесткие планы по автокредитованию через аффилированные с ними банки. Если дилер выполняет план, то получает бонус. При невыполнении плана дилером автопроизводитель может применить санкции, например, уменьшить квоты.

Бум поддержанных автомобилей

После кризиса возрос спрос на поддержанные автомобили. Во-первых, если речь идет о поддержанных иномарках, то при высоком качестве цены на них ниже, чем на новые автомобили. Во-вторых, после кризиса некоторым клиентам банков пришлось вернуться к практике «серых» зарплат, и многие из них теперь могут официально подтвердить лишь небольшую часть своего дохода. Так как поддержанный автомобиль стоит дешевле, сумма кредита меньше, и кредит можно получить при небольшом официальном доходе. Кроме того, на поддержанные автомобили нет очередей.

Согласно опросу ВЦИОМ, проведенному в марте 2011 года, все больше россиян готовы взять автокредит. Если в 2009 году таковых было лишь 30%, то в 2010 году - 37%, в 2011 году - 38%. При этом все больше граждан готовы приобрести новую или поддержанную иномарку и все меньше - новый или поддержанный отечественный автомобиль.

Светлана Захаренкова рассказала Bankir.Ru, что одной из последних тенденций на рынке поддержанных автомобилей является плавный переход покупателей автомобилей с пробегом с авторынков в специализированные автосалоны. В этом случае за счет большого предложения автокредитных программ в автосалонах покупателю становится доступен более широкий выбор транспортных средств. Также Захаренкова отметила возобновление приостановленных в кризис программ кредитования транспортных средств без участия автодилеров или автосалонов в качестве посредников.

Государство в помощь

В 2010 году немалый вклад в восстановление рынка автокредитования внесла реализация государственных программ - по субсидированию кредитов на покупку автомобилей, а также по утилизации старых автомобилей. За весь год банки выдали около 166 тыс. кредитов, за счет которых клиенты приобрели 10% всех новых автомобилей. В 2010 году по государственной программе было утилизировано более 400 тыс. автомобилей, половина из них - автомобили ВАЗ. 1 апреля 2011 года программа по утилизации завершилась. Правда, эта программа вскоре будет продлена; помимо этого будет запущена аналогичная программа для грузовиков и автобусов.

Учитывая успех государственных мер в 2010 году, правительство продлило программу по субсидированию автокредитов до сентября 2011 года. Помимо этого, в марте 2011 года был расширен перечень кредитуемых в рамках этой программы моделей автомобилей - теперь их 56. Сейчас в этот список также входят автомобили Hyundai Solaris, Fiat Linea и Chevrolet Lacetti.

Субсидии предоставляются только при условии приобретения автомобиля, произведенного на территории России по цене не выше 600 тыс. рублей. При выполнении этих и прочих условий, из действующей ставки выбранного клиентом банка вычитаются 2/3 ставки рефинансирования в России. В государственной программе по субсидированию ставки автокредитов участвуют 104 банка. Что касается утилизационной программы, то до апреля можно было сдать свой старый автомобиль, если ему 10 лет и более, и получить государственную компенсацию в размере 50 тыс. рублей при условии покупки нового автомобиля из предлагаемого государством списка.