

# АВТОКРЕДИТЫ НА СТИМУЛЯТОРАХ

**ОТРИЦАТЕЛЬНАЯ ДИНАМИКА** ПРОДАЖ НА РОССИЙСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ РЫНКЕ ВО МНОГОМ ФОРМИРУЕТСЯ ПОД ДЕЙСТВИЕМ ЗНАЧИТЕЛЬНОГО СПАДА В СЕКТОРЕ АВТОКРЕДИТОВАНИЯ. ОДНАКО ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ БАНКОВ В ЭТОМ НАПРАВЛЕНИИ БИЗНЕСА, МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОПРОМА И МАРКЕТИНГОВЫЕ ИНИЦИАТИВЫ САМИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПОЗВОЛЯЮТ НАДЕЯТЬСЯ, ЧТО В СКОРОМ ВРЕМЕНИ ТРЕНД ИЗМЕНИТСЯ. СТАНИСЛАВ ЗАЛУГОВСКИЙ



ЗА ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ СТАВКИ ПО РУБЛЕВЫМ АВТОКРЕДИТАМ СНИЗИЛИСЬ НА 1–5%, А ПО ВАЛЮТНЫМ В ОТДЕЛЬНЫХ СЛУЧАЯХ И ВО ВСЕ ДОСТИГЛИ ДОКРИЗИСНЫХ УРОВНЕЙ

Уже больше года новости об отечественном автомобильном рынке напоминают фронтальные сводки: дилеры и производители месяц за месяцем «сдают» свои позиции, фиксируя снижение продаж. В итоге, как подсчитало аналитическое агентство «Автостат», в целом емкость российского рынка новых легковых автомобилей за 2009 год сократилась на 56,2% (до \$30,6 млрд). Продажи легковых автомобилей при этом упали на 50,2% и составили 1,39 млн шт. Доля иномарок при этом уменьшилась и составила 72,9% (1,01 млн шт.). Оте-

чественные модели незначительно укрепили свои позиции: их доля увеличилась на 2,5% до 27,1%, констатируют аналитики «Автостата».

Как и во многих других сферах бизнеса, «источником всех бед» автомобильного рынка страны эксперты называют банки — ведь в лучшие времена автокредитование служило локомотивом его роста и развития. До осени 2008 года практически каждый второй новый легковой автомобиль в стране приобретался в кредит, однако уже на рубеже 2008 и 2009 годов, как оценивают в «Автостате», доля

кредитных машин упала до 15–20%. Это было вызвано плавным повышением ставок и ужесточением условий выдачи займов. Средние ставки по автокредитам взлетели с 12–14% до 25–30% годовых и выше, было приостановлено действие многих программ без первоначального взноса и с минимальным набором документов. Жестче при этом стали оценивать платежеспособность заемщиков. Кроме того, выдаче ссуд в объемах, сопоставимых с прежними, препятствовало многократное сокращение лимитов кредитования на покупку авто. Сами автолюбители в свою очередь не спешили влезать в долги при покупке авто не только из-за возросших цен на кредиты, но и ввиду собственного нестабильного финансового положения. При этом сколько-нибудь успешно исправить ситуацию не удалось даже специальным кредитным программам от автопроизводителей и дилеров. В итоге, по подсчетам того же «Автостата», общая емкость рынка автокредитования за 2009 год снизилась в четыре раза — с \$20 млрд до \$5 млрд. В агентстве это объясняют сокращением количества выданных кредитов и снижением их средней стоимости вследствие увеличения первоначального взноса.

Вместе с тем среди положительных достижений минувшего года можно однозначно назвать начало процесса снижения ставок по автокредитам, вызванного удешевлением заемных средств на межбанковском рынке и желанием кредитных организаций возобновить активную работу в этом привлекательном розничном сегменте.

## ВТОРОЙ ПОСЛЕ ИПОТЕКИ

Автокредитование относится к залоговому, а значит, менее рисковому типу кредитования, поэтому банки во все времена проявляли к нему повышенный интерес. Из целевых займов по приоритету он всегда занимал второе место после ипотеки. Поскольку с наступлением кризиса рынок ипотеки значительно сократился в своих объемах, банки сегодня стремятся поддерживать свои продажи как раз за счет автокредитов. Дело в том, что уровень просроченной задолженности по таким займам изначально ниже, к тому же основной потребитель этого продукта — люди с ежемесячным уровнем дохода выше среднего — весьма привлекателен для банков. «Чтобы иметь будущее в таком сегменте, как автокредитование, даже в текущей ситуации необходимо прилагать максимум усилий и предлагать рынку интересные конкурентоспособные продукты», — считает руководитель дирекции развития продуктов ОТП-банка Игорь Антонов.

## СТАВКА НА СНИЖЕНИЕ

Процесс удешевления процентных ставок по кредитам, начавшийся в конце прошлого