

18 → «Практически весь транспорт, который в рамках программы будет переводиться на газ, — «подневольный», то есть особого выбора у компаний, его эксплуатирующих, нет. Впрочем, не исключено, что если реализация проекта пойдет не так, как задумывалось и запланированные показатели не будут достигнуты, то власти области приостановят проект или даже отменят его целиком или частично», — рассуждает ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов.

Эксперт констатирует, что разговоры о том, что газ скоро вытеснит бензин в качестве моторного топлива, длятся не одно десятилетие как в мире, так и в России. Однако до сих пор газ остается нишевым продуктом, и количество автомобилей в России, использующих его в качестве топлива, в лучшем случае составляет 5–10% от общего количества автомобилей в России с учетом коммерческого транспорта, констатирует господин Баранов. «Пока в стране недостаточно развита инфраструктура АГНКС, вряд ли стоит ожидать массового перехода на газовое топливо. Даже если соответствующая инфраструктура будет развиваться, у владельцев автомобилей все равно остается некое предубеждение против газа, как из-за его взрывоопасности, так и из-за ухудшения ряда характеристик автомобиля», — говорит эксперт. Дмитрий Баранов напоминает, что установка газобаллонного оборудования возможна не на любую машину,

а там, где это возможно, его установка уменьшает полезный объем автомобиля.

Риски перевода автотранспорта на газ заключаются и в высокой опасности для пассажиров в случае аварии или неисправности газовой системы автотранспорта, говорит господин Бирг.

Но есть и экономические аспекты данной проблемы, подчеркивает Дмитрий Баранов. В частности, в настоящее время у частных автовладельцев и бизнеса нет стимулов, чтобы переходить на газомоторное топливо. «Пока государство не будет проводить разъяснительную кампанию, объясняющую пользу газобаллонного оборудования, и экономически стимулировать его установку, а нефтяные и газовые компании не начнут создавать соответствующую инфраструктуру в масштабах всей страны, не стоит ожидать, что потребление газа в качестве моторного топлива у нас будет увеличиваться. Стоит помнить и о том, что цена на газ, как и цена на бензин и дизтопливо, постоянно растет, и экономия для водителя получается не столь очевидной», — говорит Дмитрий Баранов.

НЕОЧЕВИДНАЯ ВЫГОДА Господин Бирг полагает, что переход на газ выгоден только крупным компаниям с большим автотарком.

Генеральный директор компании «Ивеко Россия» Альфредо Дэррико полагает, что в перспективе газовые маршрутные такси способны принести реальную эко-

номии не только транспортным предприятиям, но и пассажирам: расход метана сопоставим с расходом дизельного топлива (около 15 куб. м против 15 л на 100 км пути), однако его стоимость примерно в три раза меньше. «Это означает, что добросовестные предприятия ввиду сокращения издержек смогут снизить стоимость проезда. Кроме того, несмотря на пока еще недостаточно развитую сеть АГНКС, газовые фургоны Daily можно с успехом эксплуатировать даже в междугородних направлениях. Запас хода на полной заправке метаном составляет около 400 км, а в случае полного опустошения газовых баллонов дотянуть до ближайшей станции поможет дополнительный бензиновый бак — он увеличивает дальность хода еще на 90 км», — говорит господин Дэррико.

В компании «ИВ-Сервис» (официальный дилер Iveco в Северо-Западном регионе) полагают, что транспорт на газомоторном топливе имеет перспективы и коммерческие компании заинтересованы в переводе транспорта на газ. Например, компания поставила 10 газовых фургонов Daily для магнитогорской транспортной компании «Курорт-транс», осуществляющей перевозку пассажиров, а также городские и загородные экскурсии. В ближайшее время «ИВ-Сервис» планирует реализовать еще одну партию из 10 среднетоннажных газовых шасси Eurocargo на юг России. В «ИВ-Сервис» полагают, что парк газовых машин в ближайшее время будет расти, поэтому

дилер планирует оснастить слесарный цех дополнительным оборудованием для осуществления ремонта автомобилей, работающих на альтернативном топливе.

Генеральный директор компании «Курорт-транс» Владимир Бленару тоже верит в будущее газовых автомобилей. «Пока на различных уровнях ведутся разговоры о необходимости газификации автопарков предприятий, мы на этих автомобилях уже ездим и экономим деньги простых потребителей. Что касается поддержки развития сети АГНКС в России, то нас этот вопрос пока что не очень волнует. На наших маршрутах заправок хватает, а в перспективах мы планируем построить собственную АГНКС. Я считаю, что на сегодняшний день это вполне реальное и экономически выгодное решение для многих достаточно крупных транспортных предприятий, которые хотят перейти на газовые машины. По нашим расчетам, имея собственную АГНКС, можно дополнительно снизить издержки по топливу», — говорит господин Бленару.

Эксперты, впрочем, менее оптимистичны. По мнению господина Баранова, значительное давление на реализацию программы перевода транспорта на газомоторное топливо будет оказывать традиционное топливо. «Оно никуда не исчезает, и его свойства прекрасно известны. Купить его можно практически в любом уголке региона, а не на нескольких заправках», — резюмирует эксперт. ■

ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ ЦЕНТРОБАНК ОЗАДАЧИЛСЯ НЕОБХОДИМОСТЬЮ СДЕРЖИВАНИЯ РОСТА ОБЪЕМОВ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО КРЕДИТОВАНИЯ. ЭКСПЕРТЫ ОТМЕЧАЮТ, ЧТО ИНИЦИАТИВА ПО ОГРАНИЧЕНИЮ РОСТА НЕОБЕСПЕЧЕННОГО КРЕДИТОВАНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕОБХОДИМОЙ МЕРОЙ ДЛЯ СДЕРЖИВАНИЯ РОСТА РИСКОВЫХ АКТИВОВ В КРЕДИТНОМ ПОРТФЕЛЕ БАНКОВ. САМИ БАНКИРЫ КОНСТАТИРУЮТ, ЧТО В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ОСОБЕННО ТЩАТЕЛЬНО ПОДХОДЯТ К ВЫБОРУ ЗАЕМЩИКОВ, И ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ОБЩЕМУ СНИЖЕНИЮ ОБЪЕМОВ РОЗНИЧНОГО КРЕДИТОВАНИЯ.

КРИСТИНА НАУМОВА, ЮЛИЯ ЧАЮН

Летом ЦБ заявил о необходимости притормозить рост потребительских кредитов. Регулятор опубликовал банковскую статистику и доклад «Обзор глобальных рисков», в котором речь идет о мерах для ограничения роста розничного кредитования. В первую очередь среди мер — ограничение максимальной полной стоимости потребительских кредитов. Кроме того, предлагалось установить такие показатели, как отношение долга к доходам и отношение стоимости получаемого кредита к стоимости обеспечения. Какой может быть величина этих показателей, пока неизвестно. Ранее ЦБ уже начал принимать меры для сдерживания роста объемов необеспеченного потребительского кредитования. Например, с июля этого года банки должны формировать дополнительный капитал по кредитам с высокой процентной ставкой.

ОПАСНЫЙ РОСТ Согласно данным ЦБ, доля просроченных кредитов физическим лицам за семь месяцев текущего года увеличилась с 8,8 до 13% (потребкредиты, за исключением кредитов на покупку автомобилей, — с 10 до 14,9%). Изменения дан-

ных показателей за аналогичный период 2012 года были более скромными: с 8,3 до 9,7% и с 9,3 до 10,4% соответственно. Начальник управления анализа и оценки рисков КБ «Приско Капитал Банк» Василий Куликов отмечает, что бум потребительского кредитования смягчает падение спроса физических лиц. Кроме того, кредиты населению в некоторой степени позволяют смягчать существенное расслоение по доходам. «Соотношение доходов 10 процентов наиболее и 10 процентов наименее обеспеченного населения на конец 2012 года, по официальным данным Росстата, составляло 16,4, что превышает комфортные значения на 5–7 пунктов. В реальности с учетом теневых доходов этот показатель выше. Но деревья не могут расти до небес, и, в конце концов, необходим как рост доходов, так и более равномерное их распределение», — полагает господин Куликов.

Смягченные условия получения кредитов могут привести к большому объему пере-кредитования (когда клиент берет кредит для погашения предыдущего кредита). «Таким образом, данный вопрос в некоторой

степени связан со стабильностью во всех смыслах этого слова. На мой взгляд, уровень процентных ставок по потребительским кредитам в ближайшие несколько лет будет консолидироваться на уровне 18–25 процентов годовых», — прогнозирует Василий Куликов.

НЕОБХОДИМАЯ МЕРА Аналитик «Инвесткафе» Игорь Арнаутов констатирует, что инициатива по ограничению роста необеспеченного кредитования является необходимой мерой для сдерживания роста рискованных активов в кредитном портфеле банков. «Кроме этого, ЦБ повысил нормы достаточности капитала для российских банков, что увеличит их финансовую устойчивость. После введения дополнительных мер по снижению роста потребительского кредитования, возможно, будет ограничена способность банков, активно занимающихся потребительским кредитованием, поддерживать процентную маржу», — говорит господин Арнаутов. Для снижения роста потребительского кредитования, возможно, дальнейшее увеличение коэффициентов риска по отношению к необе-

спеченным кредитам является наиболее адекватной мерой, но при этом не стоит использовать прямые ограничения по ставкам, рассуждает эксперт.

По словам господина Арнаутова, средневзвешенная ставка по потребительскому кредитованию практически выросла на 2–3% по сравнению с уровнем 2012 года и составляет около 20% годовых.

Аналитик инвестиционного холдинга «Финам» Антон Сороко говорит, что, с одной стороны, меры ЦБ можно назвать правильными. «Они направлены на стабилизацию ситуации в банковском секторе, который в последнее время имел заметный перекоп в сторону потребительского кредитования, что формировало существенные риски для системы в целом. Большой объем необеспеченных кредитов может вызвать резкое ухудшение общей ситуации в финансовой сфере, если произойдет заметный скачок в темпах роста национальной экономики», — поясняет господин Сороко. С другой стороны, меры по охлаждению данного рынка принимаются уже в течение последнего года и, по мнению эксперта, уже приносят свои плоды. → 22