

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования

«ТУВИНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

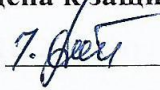
ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
на тему: «Российский опыт автокредитования»

Выпускная квалификационная работа  
студентки 3 курса 3-116-ФУО группы  
экономического факультета  
по направлению подготовки  
бакалавриата 38.03.01 «Экономика»  
профиль «Финансы и кредит»

Билба Долааны Артуровны



Работа допущена к защите

Зав. кафедрой 

к.э.н., доцент Донгак Ч.Г.

«14» июня 2019г.

Научный руководитель:

к.э.н., доцент Севек Р.М.



Работа защищена в ГЭК «14» июня 2019 г.

с оценкой «отлично»

Председатель ГЭК 

Члены ГЭК Эрэг Бадаргис 

Кызыл – 2019 г.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

|                                                                                                                                            |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>                                                                                                                       | <b>3</b>  |
| <b>Глава 1. АВТОКРЕДИТОВАНИЕ КАК РАЗНОВИДНОСТЬ<br/>ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО КРЕДИТОВАНИЯ.....</b>                                                  | <b>5</b>  |
| 1.1 Автокредитование: понятие и виды.....                                                                                                  | 5         |
| 1.2 Этапы формирования рынка автокредитования в России.....                                                                                | 15        |
| 1.3 Особенности автокредитования.....                                                                                                      | 23        |
| <b>Глава 2. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ РЫНКА<br/>АВТОКРЕДИТОВАНИЯ В РОССИИ .....</b>                                                    | <b>26</b> |
| 2.1 Анализ рынка автокредитования Российской Федерации .....                                                                               | 26        |
| 2.2 Анализ автокредитов в кредитных портфелях банков РФ.....                                                                               | 32        |
| <b>Глава 3. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА<br/>АВТОКРЕДИТОВАНИЯ В РОССИИ .....</b>                                                  | <b>48</b> |
| 3.1 Проблемы и точки роста автокредитования в России.....                                                                                  | 48        |
| 3.2 Рекомендации по совершенствованию системы<br>автокредитования в России .....                                                           | 56        |
| <b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>                                                                                                                     | <b>61</b> |
| <b>БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....</b>                                                                                                       | <b>63</b> |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Изменение доли автомобилей, купленных в кредит в<br/>регионах с небольшими объемами автокредитования в 2015 году.....</b> | <b>69</b> |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Рейтинг банков по объему портфеля автокредитов.....</b>                                                                   | <b>71</b> |
| <b>ПРИЛОЖЕНИЕ 3. Доля автокредитов в розничном кредитном портфеле..</b>                                                                    | <b>72</b> |

## ВВЕДЕНИЕ

Автомобиль давно перестал быть роскошью и перешел в ряды полезных опций жизни, без которых трудно представить себе современного человека. Однако приобретение автомобиля, по-прежнему, остаётся важным шагом, так как несёт за собой большие денежные затраты. В выпускной квалификационной работе рассмотрен один из видов потребительского кредитования – автокредит.

**Актуальность** выбранной темы обуславливается большим спросом на автомобили, в частности их приобретения по различным программам кредитования. Данная тенденция напрямую связана с экономическим состоянием в стране, которое на сегодняшний день выходит из кризисного периода.

**Целью** представленной работы является выявление особенностей системы потребительского автокредитования в дилерских центрах.

### **Задачи:**

1. Изучить теоретические основы автокредитования, этапы формирования рынка автокредитования и особенности автокредитования;
2. Проанализировать рынок автокредитования в России и его участников;
3. Изучить проблемы автокредитования в России;
4. Сформулировать рекомендации по совершенствованию автокредитования.

**Объект исследования:** дилерские центры, как представители рынка автокредитования в России.

**Предмет исследования:** особенности банковского кредитования физических лиц на приобретение автомобиля.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения и приложений.

**Теоретической базой** при написании данной работы изучены труды по потребительскому кредитованию: Лаврушина О.И., Тавасиева А.М., Мурзиной Т.Ю., Агаевой Н.А., Иванова В.В., Соколова Б.И. Шевчук Д.А., где благодаря разным подходам раскрывается сущность потребительского кредитования.

В качестве эмпирических источников использованы материалы, полученные при прохождении преддипломной практики в ПАО «Сбербанк».

Дополнительными источниками информации послужили газетные статьи, публикации в журналах, учебные пособия в которых учитываются плюсы и минусы, достоинства и недостатки ситуации в сфере автокредитования в России.

# **ГЛАВА 1. АВТОКРЕДИТОВАНИЕ КАК РАЗНОВИДНОСТЬ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО КРЕДИТОВАНИЯ**

## **1.1. Понятие и виды автокредитования**

Двадцать первый век ознаменован веком высоких технологий и постоянного развития, где ритм жизни настолько быстрый, что тяжело представить себе человека, передвигающегося пешком или на велосипеде.

Скорости передвижения увеличиваются и уже тяжело представить себе жизнь без автомобиля. Автомобиль давно перестал быть роскошью: выбор автомобилей велик и разнообразен, каждый может найти себе автомобиль по душе. Вопрос остаётся только в стоимости выбранного автомобиля. Бодо Шеффер, более известный как ведущий в Европе финансовый консультант, сделал умозаключение о том, что человек должен покупать себе автомобиль, стоимость которого составляет 2 его месячных заработка. В противном случае, он не сможет содержать его на собственные средства. Допустимо считать совокупный заработок семьи, если автомобиль семейный. Вопрос финансового обеспечения приобретения автомобиля сегодня помогает решить автокредитование [20].

Автокредитование представляет собой разновидность потребительского кредита, выдаваемого юридическим и физическим лицам для приобретения транспортных средств, под залог приобретаемого автомобиля до полного погашения суммы кредита. Кредитование производится на срок, определенный кредитным договором. Максимальный срок кредитования ограничивается возрастом приобретаемого транспортного средства. Большинство кредитных программ допускает возраст автокредита не более тринадцати лет на момент полного погашения займа клиентом. Условия банков-кредиторов диктуются исходя из ряда факторов: финансовое состояние заемщика, кредитная история заемщика, возраст автомобиля и т.п. Ограничение срока кредитования связано с платежеспособностью и возрастом самого заемщика. Возможность

приобрести автомобиль получает каждый дееспособный гражданин, способный документально подтвердить платежеспособность (таблица 1.1).

**Таблица 1.1**

**Сравнение автокредитования и потребительского кредитования [5]**

| Характеристика                                   | Автокредитование                                                                                 | Потребительское кредитование                    |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Направленность кредита                           | Целевая направленность – приобретение автомобиля                                                 | Без определенной цели, для собственных нужд     |
| Обеспечение залога                               | Предоставляется под залог приобретаемого автомобиля                                              | Нет обязательного предмета залога               |
| Обязательное страхование приобретаемых продуктов | Обязательное страховое сопровождение автокредита                                                 | Обязательное страхование отсутствует            |
| Поручительство                                   | Не требуется, т.к. в залоге автомобиль                                                           | В большинстве случаев необходимо                |
| Процентная ставка                                | От 5 %                                                                                           | От 12 %                                         |
| Срок кредита                                     | До 5 лет                                                                                         | До 7 лет                                        |
| Требования к кредитной истории                   | Умеренное                                                                                        | Повышенное                                      |
| Дополнительные расходы                           | Обязательное страхование ОСАГО и КАСКО, возможно страхование жизни или трудоспособности заемщика | Страхование жизни и трудоспособности покупателя |
| Статус автомобиля                                | Находится в залоге у банка                                                                       | В собственности заемщика                        |

Срок автокредита, как и любого иного вида потребительского кредитования, играет существенную роль при определении процентной ставки. Увеличивая срок кредитования, повышается процентная ставка. Однако больший срок позволяет уменьшить ежемесячные платежи, тем самым обеспечить комфортные выплаты заемщику. В последние годы идёт тенденция ограничения максимального срока кредитования до 7 лет. Платежи подразделяются на два вида: дифференцированные и аннуитентные. Ежемесячный дифференцированный платеж по кредиту уменьшается к концу срока кредитования и состоит из выплачиваемой постоянной доли основного долга и процентов на невыплаченный остаток кредита. Аннуитентные платежи представляют собой равные по сумме ежемесячные платежи состоящие из процентов по кредиту и погашение основного долга.

В последние 4 года банки предоставляющие услуги автокредитования прекратили кредитование по дифференцированным платежам. Доступны только аннуитентные. Данные изменения связаны в первую очередь с удобством для заемщиков: равные платежи на протяжении всего срока погашения кредита. С другой стороны, данный вид платежа выгоден для кредиторов: вначале идёт погашение процентов в большем размере, чем погашение основного долга, иными словами, кредитор получает «прибыль» от пользования средствами раньше, чем данные средства будут возвращены. Большинство банков разрешает досрочное погашение кредита, что позволяет сократить сумму переплаты по кредиту (процентов).

Автокредитование имеет ряд преимуществ над потребительским кредитованием:

- 1) Приобретение автомобиля здесь и сейчас, тем самым потребители получают в пользование автомобиль быстрее, чем в случае с накоплением;
- 2) Возможность оформить кредит как с минимальным первоначальным взносом (от 10%), так и без него;
- 3) Сроки кредитования до 7 лет, с возможностью досрочного погашения кредита;
- 4) Кредит предоставляется всем трудоспособным гражданам от 21 года до 60 лет, отвечающим определенным требованиям банков [45].

Главным недостатком автокредитования является необходимость страхования объекта приобретения. Обязательным условием предоставления кредита на автомобиль является страхование КАСКО. Страхование КАСКО представляет собой страхование транспортных средств (автомобилей, судов, самолётов, вагонов) от ущерба, хищения или угона [52, с.32-33].

Страхование КАСКО в России производится страховыми компаниями, которые самостоятельно определяют программы страхования с базовыми 9 тарифами и поправочными коэффициентами. Каждая компания стремится оптимизировать отношение страховых премий к страховым выплатам,

проведения регулярного сбора статистики страховых случаев. На основе статистики устанавливаются страховые коэффициенты, по которым вычисляется стоимость страхования КАСКО для каждого конкретного случая. Предпочтение отдаётся взрослым, опытным водителям, семейным автомобилям, способствующим спокойному стилю вождения. Для таких категорий меньшие риск по ущербу и минимальные тарифы на страхование.

На стоимость (тариф) КАСКО для конкретного автомобиля существенным образом влияют статистика угонов для данной модели в данной местности, стоимость запчастей и нормо-часа на станциях технического обслуживания в данной местности, наличие или отсутствие франшизы, устойчивость данной модели к угонам и наличие специальных противоугонных устройств, опыт и страховая история водителя, объём пакета дополнительных услуг, включаемых по желанию страхователя в полис [52, с. 121-123].

В страховании КАСКО активно используются различные виды франшизы, часто правилами страхования предусматривается возможность абандона. При приобретении автомобиля в кредит, одним из условий банка является оформление КАСКО в определенном перечне страховых компаний. Тем самым кредиторы сокращают риск роста процента невозврата по данному виду кредитования, который по последним данным не превышает 5% от всех выданных автокредитов.

Для стимулирования продаж автомобилей в кредит, банки кредиторы придумывают и предлагают регулярно новые продукты. Один из таких – GAP-страхование. Аббревиатура GAP образована от Guaranteed Asset Protection, что в переводе с английского дословно означает Гарантия сохранения стоимости транспортного средства. Программа GAP-страхования предназначена для расширения спектра страховой защиты, связанной с эксплуатацией транспортного средства, которое является предметом залога.

При расчете КАСКО страховые компании учитывают амортизационный износ автомобиля при выплате. В случае угона автомобиля либо его утраты (гибели) выплачивается сумма, за вычетом амортизационного износа. Иными

словами, выплаченной суммы может не хватить на досрочное погашение кредита или приобретения аналогичного автомобиля.

Услуга GAP-страхование даёт возможность заёмщику получить возмещение разницы между изначальной стоимостью автомобиля и суммой, выплаченной по КАСКО в случае утраты. GAP-страхование вступает в силу после угона автомобиля либо его полной гибели. Заемщик получает выплату по страхованию КАСКО, за вычетом амортизационного износа автомобиля, как говорилось ранее. Как следствие, сумма выплаты снижается. Затем заемщик может получить дополнительную выплату по GAP-страхованию, которую может использовать как сумму возмещения для полного погашения кредита или в качестве первоначального взноса на новый приобретаемый автомобиль. Таким образом это работает: Клиент приобретает автомобиль в кредит стоимостью 800 000 рублей, оформляет КАСКО и GAP-страхование сроком на 48 месяцев. Через 20 месяцев автомобиль угоняют. Клиент обращается в страховую компанию и получает выплату по полису КАСКО, за вычетом амортизации в размере 620 000 рублей.

Услуга GAP-страхования даёт возможность клиенту получить 180 000 рублей, как за новый автомобиль [39].

По оценкам экспертов, наиболее перспективными кредитными продуктами, с точки зрения потребителей, являются классический, экспресскредитование, беспроцентное кредитование, получение кредита на покупку автомобилей без внесения первоначальной суммы, кредит без страховки, buy-back, кредитование по системе trade-in, возможность получения недорогой страховки, кредит с остаточным платежом (таблица 1.2).

Классический вид автокредита выдается во всех банках, занимающихся автокредитованием, на стандартных условиях. В настоящее время это наиболее распространенный вид автокредита в России, который предусматривает низкие процентные ставки и небольшой первоначальный взнос, но требует представление полного комплекта документов и обязательное страхование приобретаемого объекта (кредитование КАСКО). Выигрышнее

классический вид автокредита выступает при покупке автомобилей иностранного производства, цена на которые выше средней. Преимуществом классического вида автокредита являются самые долгие сроки. Автомобиль можно оформить на срок до 7 лет. Недостатком является тот факт, что приобрести можно только новый автомобиль, бывший в употреблении автомобиль под такую программу кредитования не подходит [14].

Экспресс-кредит предназначен для такой категории заемщиков, которая желает приобрести автомобиль как можно быстрее. Кроме того, экспресс-кредит выдается заемщикам, которые не могут предоставить с места работы справку о доходах. Несомненным плюсом такого кредита является упрощенный пакет документов, необходимый для получения средств. Экспресс-кредит отличается быстротой оформления. Сумма первоначального взноса должна составлять не менее 20% от стоимости автомобиля. Однако экспресс кредит на покупку автомобиля имеет отрицательные стороны. Процентная ставка составляет не менее 20% в год. В экспресс-кредитах зачастую предусмотрено включение дополнительной платы за ведение счета – 0,2-0,9% ежемесячно от выплачиваемой суммы. Как правило, данная информация не озвучивается новому автовладельцу. Беспроцентный кредит, на момент своего существования, являлся популярным видом кредита, который оформляется банком непосредственно в автосалоне. Беспроцентный кредит на автомобиль предполагает, что банк как бы "выкупает" долг клиента и оплачивает его. Иными словами, автомобиль приобретался в рассрочку. Примерная схема формирования оплат была следующая: оплата 30% от суммы – рассрочка на 1 год; 40% - на 2 года; 50% - на 3 года и т.п. Беспроцентный кредит оформлялся в автосалоне в кратчайшие сроки. Для того чтобы компенсировать отсутствие процента по кредиту, предлагались иные услуги по завышенным тарифам, например, платежи страховой компании становились на порядок выше, чем были предусмотрены иными программами кредитования, обязательные дополнительные сервисы: страхование жизни, платежи за пользование счетом

банка и прочее. Данный вид кредитования утратил свою актуальность в начале 2010-х [17].

**Таблица 1.2**

**Характерные особенности различных видов автокредитования [28]**

| Вид автокредита                  | Первоначальный взнос           | Средняя процентная ставка | Особенность данного вида                                                          |
|----------------------------------|--------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| классический автокредит          | от 25% стоимости автомобиля    | от 11%                    | обязательно страхование КАСКО                                                     |
| buy-back                         | от 35 % стоимости автомобиля   | от 17%                    | распространяется на модели класса люкс, аналог кредитования с остаточным платежом |
| экспресс-кредитование            | от 25% стоимости автомобиля    | от 20%                    | предоставляется без подтверждения доходов                                         |
| беспроцентное кредитование       | от 30% от стоимости автомобиля | 0                         | беспроцентная рассрочка до 5 лет                                                  |
| без первоначального взноса       | отсутствует                    | от 20%                    | выше процентная ставка и переплата, страхование КАСКО включено в сумму кредита    |
| кредит без страхования КАСКО     | от 30% стоимости автомобиля    | от 16%                    | распространены на недорогие поддержанные авто                                     |
| кредитование по системе trade-in | старый автомобиль              | от 13%                    |                                                                                   |
| с остаточным платежом            | от 30% от стоимости автомобиля | от 12%                    | выплата 45% стоимости автомобиля в 36й месяц                                      |

Автокредит без первоначального взноса – форма кредитования, позволяющая приобрести автомобиль без единовременных денежных затрат. Данный вид кредитования распространяется на определенные автомобили, по соглашению бренда и кредитора. Для получения данного кредита подойдёт как два документа, удостоверяющие личность заёмщика, так и может потребоваться полный пакет документов, в зависимости от требований банка. Процентная ставка данного кредитного предложения выше, чем по стандартным программам, следовательно, ежемесячные платежи и переплата будут выше. По данному виду кредитования возможен отказ банка в таких услугах, как включение страховки КАСКО в сумму кредита и стоимости

дополнительного оборудования, что можно отнести к негативным моментам этого вида кредитования.

Кредитование без обязательной страховки применяется, как правило, исключительно для покупки подержанных и дешевых автомашин. Этот вид автокредита подойдет тем, кто уверенно чувствует себя за рулем и не боится аварий, поломок и появления неисправностей на своем автомобиле. Сумма кредита небольшая, а процентная ставка чрезвычайно высокая. Один из плюсов данного кредита – клиент может сам решить, когда и как ему застраховать купленный автомобиль.

Кредит BuyBack распространен при покупке автомобилей класса "люкс". Кредит BuyBack предусматривает наличие договора между банком и автосалоном. Кредит BuyBack предполагает возможность возврата приобретенного автомобиля, с целью покупки нового. При оформлении такого кредита заемщик выплачивает определенную сумму. Еще одну часть заемщик погашает в рассрочку, а третья часть как бы «замораживается». Когда кредитный срок заканчивается, заемщик либо выплачивает оставшуюся сумму и автомобиль остается в его собственности, либо же возвращает авто и покупает новый автомобиль. Возвращенный в автосалон автомобиль играет роль первоначального взноса за новый, при этом, «замороженная» часть кредита вычитается из стоимости возвращенного автомобиля. Иными словами, автомобиль приобретенный по данной программе может быть сдан в trade-in у официального дилера при приобретении нового автомобиля, за вычетом «замороженной» части изначальной стоимости автомобиля [21, с. 159].

Trade-in – вид автокредита, где первоначальным взносом выступает старый автомобиль. Он применим и к кредитным автомобилям, что дает возможность заемщику, не погашая действующего автокредита, получить новый. Оценка автомобиля производится в автосалоне определенным специалистом. Оценка автомобиля разделяется на предварительную и комплексную. Предварительная оценка включает в себя внешнюю оценку автомобиля: комплектация, состояния, особенности, которые могут повлиять на

стоимость, также проверка. Озвучивается примерная стоимость автомобиля, которая может измениться в случае неисправности технической части. В случае если покупателя устраивает примерная стоимость, производится комплексная диагностика технического состояния автомобиля, проверка по всем базам на предмет угона и ареста, определяется окончательная стоимость машины. Далее из стоимости нового автомобиля вычитается стоимость старого, и она складывается с остатком задолженности по кредиту. Получается новая сумма, на которую клиент и получает новый кредит в банке. Как показывает практика, «старый» автомобиль зачастую засчитывается как первоначальный взнос, либо его часть, за новый автомобиль [21, с. 147].

Таким образом, автовладелец решает 2 задачи одним действием: продажа старого автомобиля и приобретение нового. Данный вид автокредита имеет как преимущества, так и недостатки. Преимуществами стоит отметить экономию времени на продаже старого автомобиля, т.к. в условиях настоящего состояния авторынka автомобиль может продаваться не один месяц, зачастую и год, что задерживает приобретение нового автомобиля. Государством был упрощена процедура снятия с учета автомобиля: на сегодня достаточно заключения договора купли-продажи транспортного средства для его снятия. Продажа автомобиля автосалону обеспечивает юридически верно оформленную сделку и, как следствие, отсутствие мошенничества. Из недостатков стоит отметить снижение стоимости автомобиля, по сравнению с рыночной на 10-20%, в зависимости от состояния автомобиля и его рентабельности. Данный недостаток объясняется довольно просто: автосалон берет на себя продажу автомобиля, начиная от технической подготовки автомобиля, химчистки, заканчивая рекламой, местом на площадке для продажи и т.д.

Кредитование с остаточным платежом получает большое распространение в последний год. Характерной особенностью являются небольшие ежемесячные платежи (при стоимости автомобиля 800 тыс. руб. ежемесячный платёж ориентировочно составит не более 8 тыс. руб.), что позволяет активно использовать данный вид кредитования в целях привлечения

новых покупателей. Ярким примером такой программы можно считать «СТАРТ» от бренда Hyundai. Ежемесячные платежи по программе «СТАРТ» в среднем в 2 раза ниже, чем по обычному кредиту, что делает покупку и обслуживание автомобиля более комфортными. Такие платежи по кредиту получаются за счет того, что часть кредита, а именно 45% (остаточная стоимость), фиксируется банком и не включается в ежемесячные платежи.

Таким образом, клиент имеет возможность эксплуатировать автомобиль 3 года, не оплачивая сразу всю его стоимость. Через 3 года у клиента есть выбор, что делать с автомобилем и остатком долга: выплатить остаточную стоимость либо воспользоваться услугой трейд-ин и приобрести новый автомобиль. Кредит на подержанный автомобиль имеет более жесткие условия из-за всевозможных рисков, так как часто прошлое подержанных машин остается неизвестным. Большинство банков, предоставляющих данный вид автокредита, устанавливают максимальный возраст приобретаемых автомобилей (5 - 7 лет) или максимальных пробег (обычно 100 000 км для иномарок и 50 000 км для отечественных машин), а также требуют предоставления копии техпаспорта. Обязательным требованием также является страхование автомобиля КАСКО. Процент по такому виду кредитования выше (около 20%). Зачастую, приобретения нового автомобиля в кредит оказывается выгоднее, чем подержанного. Программы автокредитования способны предложить наиболее выгодные условия кредитования для каждого заемщика. Как удалось выяснить выше, кредиторы предлагают различные условия кредитования, в том числе без обязательного страхования предмета залога, а также без первоначального взноса. Развитие системы автокредитования обуславливается растущим спросом на приобретение автомобилей «здесь и сейчас», которое пришло на смену сбережению денежных средств для приобретения автомобиля [31].

## **1.2 Этапы формирования рынка автокредитования в России**

Автокредитование в качестве банковского продукта начало развиваться относительно недавно. Первое упоминание автокредита в российской банковской истории датируется 1992 годом, но спросом данный кредит не пользовался. Количество банковских организаций, оказывающих услуги кредитования автомобилей было представлено малым количеством и в центральном регионе страны.

Историю автокредитования России принято делить на 4 этапа. Первый этап – этап становления, длился до начала двухтысячных годов и характеризуется становлением не только системы кредитования, но и кардинальным реформированием финансовой системы страны. Собственных резервных средств в распоряжении банков было не достаточно для выдачи автокредитов. Непосредственное влияние на экономику страны в целом и на кредитование в частности, оказал кризис 1998 года. Потребности в приобретении автомобилей в кредит у населения страны не было, следовательно конкуренции среди кредиторов не был. Монополизация рынка кредитования определенным кругом банков привела к установке высоких процентных ставок и жестких требований к заёмщикам [52, с. 215-216].

Второй этап. В начале двухтысячных годов, экономика страны окрепла и позволила развиваться системе коммерческих банков, как следствие, развитие системы кредитования. Используя опыт кредитования зарубежных банков, российские финансовые структуры применяли, адаптировали и совершенствовали схемы кредитования на покупку автомобилей к условиям нашей страны. Тем не менее, число таких банковских структур оставалось небольшим, конкуренция – слабой, процентные ставки были по-прежнему высокими. Зачастую, применялись скрытые схемы увеличения доходов от выдаваемых банками кредитов. Например, кредитополучатель был обязан застраховать объект приобретения в той страховой компании, которую определял кредитор.

С 2003 года был начат третий этап в данной сфере потребительского кредитования. Количество финансовых организаций, предлагающих услуги кредитования, растёт и возникает атмосфера здоровой конкуренции. Для привлечения клиентов банки начинают снижать процентные ставки, упрощают процедуру подачи заявки и порядок оформления автокредитов, создаются новые программы, увеличиваются сроки кредитования [47].

Как следствие, количество выдаваемых кредитов активно растёт. Вплотную к размеру ставки рефинансирования (минимально рентабельной для банков) подошли и проценты за пользование автокредитами.

Сроки кредитования будущих автовладельцев было принято увеличить до семи лет. Пакет документов, необходимых для выдачи кредита был сокращен до двух документов: паспорт покупателя и водительское удостоверение. Появились экспресс-кредиты на приобретение автомобиля со сроком рассмотрения документов от получаса. Были внедрены такие кредитные продукты, как кредит с функцией обратного выкупа, кредит на авто с пробегом и многие другие взаимовыгодные предложения. Автокредитование начинает массово охватывать рынок потребительского кредитования и к 2006 году 45% автомобилей приобретались в кредит.

После 2006 года процентные ставки стабилизировались, их дальнейшее снижение практически остановилось. Основными рынками автокредитования благодаря сложившейся конъюнктуре стали два крупнейших центра – это Москва и Санкт-Петербург. Рост конкуренции приводит к тому, что крупные банки начали активно применять эффективно работающие схемы кредитования автомобилей в других регионах страны. Со временем конкуренция обострилась и в регионах, что стало положительным моментом для развития этого банковского продукта [51].

2008 год ознаменован максимальными показателями по продажам автомобилей, в том числе и по реализованным кредитным предложениям. К этому моменту рынок банковского кредитования достаточно окреп и был в состоянии предложить большое разнообразие программ, для подбора

оптимального варианта приобретения автомобиля для каждого. Безусловно, большой спрос на автомобили был вызван экономическим состоянием в стране.

В 2009 году процент по кредиту зависел от вида приобретаемого автомобиля. Например, «Тойота Банк» предлагает спецпрограммы на покупку «Тойота Авенсис» и «Тойота Камри» 2009 года выпуска. Кредиты можно получить под ставку 6,5%: ее размер не зависит от формы подтверждения дохода и срока кредита. Аналогичный продукт предлагает «Росбанк»: кредит без первоначального взноса в рублях на срок до пяти лет со ставкой от 13,5 до 21,5%. Подобную программу предлагал «Собинбанк», но она предназначена для покупки автомобилей и техники, находящихся в залоге у кредитора. «Банк проектного финансирования» предлагал кредит без первоначального взноса на новый автомобиль под 22% сроком до трех лет, с условием залога уже имеющегося автотранспорта в качестве дополнительного обеспечения [16].

По итогу, большинство банков, которые готовы дать кредит без первоначального взноса, обременяют клиентов дополнительными гарантиями либо более высокой ставкой. В конце 2009 года в связи с обострением конкуренции (спрос на автокредиты пока меньше, чем предложение) банки начали вводить новые продукты с дополнительными удобствами для клиентов либо улучшать условия прежних, отменяя комиссии и сокращая размер необходимого первоначального взноса. Например, в «Райффайзенбанке» в 2009 году запущена программа страхования жизни и здоровья заемщиков по продуктам автокредитования и отменена комиссия за досрочное погашение автокредита. Программы buyback (кредит с обратным выкупом) не были востребованы рынком. По мнению экспертов, данные программы не были популярны по причине общественного мнения об автомобиле, как о собственности, который приобретался в полноправное владение и пользование. Программа «обратного выкупа» предлагалась рядом банков: «Райффайзенбанк», «ЮниКредит Банк» и «Банк Сосьете Женераль Восток», который предлагает ее совместно с «Фольксваген Груп Финанц» для покупателей автомобилей Audi, Skoda и Volkswagen.

Программа trade-in также не была распространена в России после 2008 года. По отзывам банкиров, данная программа должна была набирать популярность при условии увеличения дохода граждан, так как в кризисной среде приобретение автомобиля выше классом не целесообразно. До кризиса этот продукт пользовался довольно большой популярностью. Его предлагали «Абсолют Банк», «ЮниКредит Банк» и др.

В 2010 году такую программу предлагал «Банк Москвы», с условием, что в зачет за новую машину идет только автомобиль, который до этого был куплен с помощью кредита «Банка Москвы» или все еще находится в залоге у кредитора.

Нехватка кредитных денег после кризиса ощутимо ударила по российской автомобильной промышленности. Для поддержания отечественного автопрома и покупателей недорогих автомобилей отечественной сборки в начале 2009 года была запущена программа государственного субсидирования процентной ставки по автокредиту в размере 2/3 ставки рефинансирования Центробанка РФ. Максимальная цена автомобиля не могла превышать 350 тыс. руб. Из-за этого в список допущенных к кредитованию машин вошли очень немногие собираемые в России иномарки. В список кредиторов, участвующих в государственной программе кредитования попали три банка: «Сбербанк», «ВТБ24» и «Россельхозбанк».

В августе 2009 года в данную программу были внесены изменения, так как программа не пользовалась ожидаемым спросом. Максимальная цена нового автомобиля, попадающего под государственную поддержку, была обозначена на уровне 600 тыс. руб. Список автомобилей расширился до 50 моделей, в него вошли такие популярные автомобили, как Chevrolet Niva, Kia Spectra, Skoda Octavia, UAZ Patriot, Hyundai Sonata и некоторые другие.

По субсидированной ставке в кредит возможно было приобрести и легкий коммерческий транспорт полной массой не более 3,5 т. В список попали «Газели» и «Соболи», а также Tag A3 LC100, Fiat Ducato, Fiat Doblo, ИЖ-2717, ВАЗ-2329 и коммерческие автомобили производства УАЗа. Данные автомобили

также попадали под программы приобретения без первоначального взноса под 12-15% годовых [16].

Были изменены и условия предоставления кредитов. Планка обязательного первоначального взноса была снижена с 30 до 15%. Список банков, работающих по государственной программе был значительно увеличен. Минпромторг предложил продлить сроки льготного кредитования на 2011-2013 годы, однако программа была закрыта в конце 2011 года.

В 2010 году «Райффайзенбанк» предложил кредит «Надежный выбор» на покупку иномарок с пробегом. Программа требует обязательного оформления КАСКО только на первый год, что позволяет клиенту сэкономить значительные средства. Стоимость страховки неприятно бьет по карману покупателей элитных машин. Банки могут выдать автокредит без КАСКО, но это увеличит ежемесячный платеж.

Средние ставки кредита на покупку новой иномарки у официального дилера в 2011 году, при официальном подтверждении дохода составляют 13-13,5% годовых. При этом чаще всего кредит оформляется на максимальный срок (4-5 лет) при минимальном первоначальном взносе, не превышающем 10-15%. При оформлении кредита без первого взноса ставка по кредиту повышается на 3-4%.

В послекризисное время российском рынке был дефицит автомобилей. Для приобретения Renault Sandero, Kia Ceed, Chevrolet Cruze нужно было ждать автомобили до трёх месяцев, так как наличие этих моделей не могли обеспечить дилеры. Пришли новые модели бюджетных автомобилей: Hyundai Solaris, Volkswagen Polo, Ford Focus, стоимость которых находилась в диапазоне 380 – 640 тыс. руб. Выбранную машину нужно было ждать минимум пол года. Данная ситуация не могла не сказаться на сфере кредитования, для подписания кредита по автомобилю необходим полный пакет документов, в том числе ПТС. Одобрение по кредиту действует 3 месяца, для подписания кредита на заказанный автомобиль приходилось проходить повторную процедуру одобрения кредита. Банки кредиторов шли на уступки покупателям,

запрашивая минимум документов, достаточно было предоставить справку о подтверждении дохода за период ожидания автомобиля и копию трудовой книжки, для подтверждения своего места работы.

Программы без первоначального взноса не распространены на рынке в 2011-2013 годах. По мнению кредиторов, наличие первоначального платежа свидетельствует о финансовой устойчивости заемщика и его дальнейшей платежной дисциплине. Банки, которые сейчас готовы кредитовать заемщиков на всю стоимость автомобиля, компенсируют свои риски повышенными процентными ставками и ограничением суммы кредита. Кредиты без первоначального взноса появляются на рынке, но не пользуются особым спросом. После кризиса заемщики стараются вносить максимальный первоначальный взнос при покупке автомобиля. Благодаря этому они получают лучшие предложения по процентной ставке и уменьшают ежемесячные платежи [41].

Для стимулирования автомобильной промышленности в 2014 году государством была запущена программа обновления автопарка. Под действие программы подпадают все категории автотранспорта вплоть до коммерческого, автобусов и грузовиков. Скидку на покупку нового автомобиля можно получить не только сдав старый на утилизацию, но и реализовав его по схеме trade-in у дилера. Кроме того, уже нет 10-летнего возрастного порога. Размер скидок варьируется в зависимости от типа машины. Для легковых она составляет 50 тыс. руб. при сдаче в утилизацию и 40 тыс. руб. при продаже по схеме trade-in. Для сдавших грузовик или автобус скидка при покупке аналогичного транспортного средства могла достигать 350 тыс. руб. Данная программа начала своё действие в сентябре 2014 года и продлевается ежегодно. Благодаря выделенным государством средствам программа утилизации и обмена Trade-in за пару лет набрала большую популярность среди автолюбителей. Российские автовладельцы отмечают, что господдержка чрезвычайно проста и прозрачна для них: водитель заранее знает, какую скидку он может получить, а также освобождается от ряда проблем, связанных с

оформлением документации. Нынешний период характеризуется целым рядом серьёзных потрясений. Санкции и падения рубля привело к резкому падению спроса на рынке автокредитования. Обвал рубля спровоцировал массовую скупку населением дешевых авто в салонах в конце 2014 года и рост процентных ставок. В 2015 году ситуация оставалась нестабильной: спрос на авто резко упал, снизилось производство. Отзыв лицензий у многих банков, предлагающих автокредитование, внёс свои коррективы на этом рынке. В связи с не очень стабильной ситуацией в стране, снижающимся рынком автомобилей, ведущие эксперты уверены, что программа утилизации старых авто будет продлена до конца 2017 года. После убыточного 2014 года, в 2015 удалось стабилизировать ситуацию, а в 2016 году согласно информации Правительства удалось реализовать свыше 150 тыс. новых автомобилей. Ряд брендов прекратил участие в данной акции после 2016 года, вероятнее причиной стал высокий спрос на автомобили и улучшение платёжеспособности населения [26].

Для развития автомобильного рынка и автомобилестроения в России по итогам 2014 убыточного года было принято решение о возобновлении государственного субсидирования автомобильных кредитов. Программа была возобновлена в апреле 2015 года. Субсидирование автомобильных кредитов государством заключается в предоставлении финансовой помощи правительством РФ и Минпромторгом автопроизводителям и покупателям в целях поддержки и развития автомобильной промышленности в России. Данная программа была продлена до конца 2017 года.

Главным требованием участия автомобилей в данной программе остаётся условие производства на территории Российской Федерации. Остальные требования периодически видоизменялись. На 2017 год было принято решение увеличить стоимость машины, попадающей под льготное автокредитование, до 1 миллиона 450 тысяч рублей. В 2015 данная сумма составляла 1 миллион рублей, в 2016 – 1 миллион 150 тысяч рублей. Благодаря увеличению максимальной стоимости автомобиля государство предоставило возможность

приобретения автомобилей не только бюджетных, как было ранее, но и классом выше: С-класс и небольшие внедорожники. Максимальная ставка по кредиту была обозначена на уровне 11.3%. Для привлечения большего числа покупателей было принято решение предоставить возможность кредитования по госпрограмме без внесения первоначального взноса. Следует отметить, что данное изменение является весомым, так как ранее необходимо было внести от 20% от цены автомобиля. Неизменным остаётся срок кредитования по льготной программе, который составляет 3 года. Государство не обязывает граждан, пользующихся данным видом кредитования, к дополнительным комиссиям и сборам. Однако банки диктуют свои условия, зачастую обязывая приобретать дополнительные страховые продукты, платежи по которым составляют 3 – 4% от стоимости автомобиля в год [25].

В целях поддержания и развития местной автомобильной промышленности правительством России было принято решение о запуске программ для молодых и семей. В июле 2017 года начали действие программы «Семейный автомобиль» и «Первый автомобиль», в рамках которых россияне получают единовременную скидку на приобретаемый в кредит автомобиль в размере 10%. Для получения данной скидки по программе «Первый автомобиль» достаточно подтвердить отсутствие автомобиля. Что касается программы «Семейный автомобиль» участником может стать гражданин, имеющий двух и более несовершеннолетних детей. Как и в случае с основной программой льготного кредитования автомобилей, ставка по кредитам не превышает 11,3% годовых. Принципиальным отличием от основной программы является первоначальный взнос в размере 20% от стоимости автомобиля. Отличаются друг от друга данные программы тем, что скидка на первый автомобиль предоставляется один раз в жизни, в свою очередь, получение семейной скидки возможно раз в год.

Сегодня автокредитование занимает ведущие позиции в списке банковских услуг для частных лиц, автомобиль в кредит предлагают все автосалоны. По статистике каждая вторая машина в России приобретается при

помощи автокредитования. Таким образом, автокредитование является главным двигателем рынка продаж автомобилей в России. Данный вид кредитования завоевывает все большую популярность и вызывает заинтересованность своими условиями у автолюбителей [44, с. 34].

### **1.3 Особенности автокредитования**

Основной особенностью автокредитования является обязательный залог банку в виде приобретаемого заемщиком транспортного средства.

Таким образом, приобретенный автомобиль заемщик не имеет права продать, обменять или сдать обратно. Кроме того, при оформлении автокредита транспортное средство должно быть застраховано на весь период кредитования. Здесь стоит выделить, что зачастую банк сотрудничает только с определенной страховой компанией, что является препятствием для клиента при желании обратиться в другую компанию, имеющую, например, более выгодные условия страхования.

Стоит также отметить, что в том случае, когда застрахованный автомобиль оказался в угоне или попал в аварию, то заемщик не имеет права прекращать выплаты по автокредиту, поскольку в дальнейшем могут последовать штрафы за просроченные по кредитному договору платежи. Необходимо получить справку от банка с указанием того, что сумма ущерба перечислена страховой компанией на счет банка, а затем дожидаться закрытия договора автокредитования.

В настоящее время в целях гарантии соблюдения целевого характера автокредита банки сразу переводят средства продавцам транспортных средств (автосалонам). В случае, если это невозможно (например, продавец является частным лицом), по требованию банка заемщик обязан отчитаться за кредитованные средства. В целях этого ему необходимо предъявить документы, подтверждающие факт приобретения им в период действия договора транспортного средства;

- размер кредитных средств, выделяемых заемщику, в большинстве случаев больше, чем размер потребительского кредита;
- предоставление автокредита банком под соответствующее обеспечение, в основном под залог кредитуемого транспортного средства;
- специфическое страховое сопровождение автокредита. Применяется по той причине, что в процессе эксплуатации кредитуемого транспортного средства существует большой риск его повреждения или угона.

В целях страхования рисков банк одновременно с кредитным договором обязует заемщика заключать страховое соглашение. Практика показывает, что в данном случае банки предпочитают КАСКО [46, с.17-18].

Таким образом, можно сделать следующие выводы.

Автокредитование – один из видов потребительского кредитования физических лиц, имеющий своим целевым назначением приобретение транспортного средства при условии передачи приобретаемого транспортного средства в залог банку, осуществляющему процесс автокредитования физического лица.

Автокредитование является современным видом кредитования, предоставляющим возможность приобретения транспортного средства на определенных условиях. Стоит также отметить, что в настоящее время автокредитование является одним из наиболее популярных видов целевого сегмента кредитного рынка России в целом.

В настоящее время существует большое количество предлагаемых банками автокредитов, отличающихся своими условиями.

Рассмотрим основные отличия автокредитования от потребительского кредитования, которые заключаются в следующем:

- автокредитование имеет исключительно целевой характер;
- размер кредитных средств, выделяемых заемщику по автокредиту, больше размера потребительского кредита;
- предоставление автокредита банком под соответствующее обеспечение, в основном под залог кредитуемого транспортного средства;

- специфическое страховое сопровождение автокредита. Применяется по той причине, что в процессе эксплуатации кредитуемого транспортного средства существует большой риск его повреждения или угона.

На сегодняшний день автокредитование до сих пор остается двигателем рынка продаж автомобилей на территории России. Автокредитование вызывает заинтересованность своими условиями у огромного числа граждан, что оказывает положительное влияние на развитие и укрепление банковской системы страны [46].

## Глава 2. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ РЫНКА АВТОКРЕДИТОВАНИЯ В РОССИИ

### 2.1 Анализ рынка автокредитования Российской Федерации

В свете сложившейся ситуации в экономике, многие граждане прибегают к услугам кредитования. Модели жизни европейских стран и американского континента невольно транслируются и на Россию, по причине глобализации мира в последние десятилетия. Как следствие, услуги кредитования развиваются стремительно в целом, и автокредитование в частности.

**Таблица 2.1**

**Динамика выдачи розничных кредитов в России в 1 квартале 2016 года в сравнении с 1 кварталом 2015 года, ед. [23]**

| Вид розничного кредита            | 1 кв. 2015г. | 1 кв. 2016г. | изменение в % |
|-----------------------------------|--------------|--------------|---------------|
| кредиты на потребительские товары | 1 644 549    | 2 165 641    | 31,70%        |
| кредитные карты                   | 587 042      | 919 924      | 56,70%        |
| Автокредиты                       | 60 421       | 100 147      | 65,70%        |
| Ипотека                           | 33 752       | 75 972       | 125,10%       |
| итого:                            | 2 325 764    | 3 261 684    | 40,20%        |



Рис. 1. Динамика выдачи розничных кредитов в России

Согласно информации, переданной 3700 кредиторами в Национальное бюро кредитных историй (далее по тексту НБКИ), количество выданных кредитов населению увеличилось на 40 % в сравнении 2015 и 2016 года (таблица 2.1).

Активнейшие темпы роста были показаны в сегменте обеспеченного кредитования. Так, например, количество выданных ипотечных кредитов увеличилось в 2,25 раза (76,0 тысяч кредитов по сравнению с 33,8 тысяч годом ранее), а количество автокредитов – на 65,7% (100,1 тысяча против 60,4 тысяч годом ранее).

Самые низкие темпы роста были продемонстрированы в наиболее массовом сегменте кредитования на приобретение потребительских товаров – 31,7% (2,17 млн кредитов по сравнению с 1,64 млн). Рост обеспеченного потребительского кредитования обусловлен тем, что за последние 2 года экономическая ситуация в стране возвращается в нормальное состояние: граждане получили стабильность и уверенность в завтрашнем дне. Рост автокредитования продолжается и в 2017 году.

Кредитование автомобилей несёт за собой специфические риски, связанные с особенностями данного сектора, а именно залоговым объектом. Решением этого вопроса стало создание НБКИ, куда кредиторы передают данные о заёмщиках и предметах залога, а именно автомобилях. Создание НБКИ способствовало улучшению качества выдаваемых кредитов: кредитная история заемщиков стала общедоступной для кредиторов, что способствовало ужесточению требований выдачи кредитов. Отныне заемщикам следует повысить ответственность при обслуживании любых, даже самых небольших кредитов. Так как небрежное отношение к обязательствам неизбежно приведет к снижению шансов получить большой кредит, такой как ипотечный или автокредит, в будущем. Как следствие, просроченная потребительская задолженность в сегменте автокредитования снизилась до 4 %, годом ранее задолженность составляла 4,3 %.

Таблица 2.2

**Динамика продаж новых автомобилей в 2013-2014гг. [38]**

| Период    | Продажа автомобилей, тыс. ед. |                  |             | Выдача автокредитов, тыс. ед. |                  |             |
|-----------|-------------------------------|------------------|-------------|-------------------------------|------------------|-------------|
|           | 2013, тыс. шт.                | 2014, в тыс. шт. | % изменения | 2013, тыс. шт.                | 2014, в тыс. шт. | % изменения |
| 1 квартал | 548,2                         | 555,5            | 1,33%       | 215,9                         | 194,1            | -10,1%      |
| 2 квартал | 670,5                         | 553,3            | -17,48%     | 267,0                         | 205,7            | -23,0%      |
| 3 квартал | 642,0                         | 524,3            | -18,33%     | 285,6                         | 206,1            | -27,9%      |
| 4 квартал | 675,5                         | 704,4            | 4,28%       | 291,0                         | 217,5            | -25,2%      |
| Всего     | 2536,2                        | 2337,5           | -7,83%      | 1059,6                        | 823,4            | -22,3%      |



Рис. 2. Динамика продажи новых автомобилей, тыс. ед.

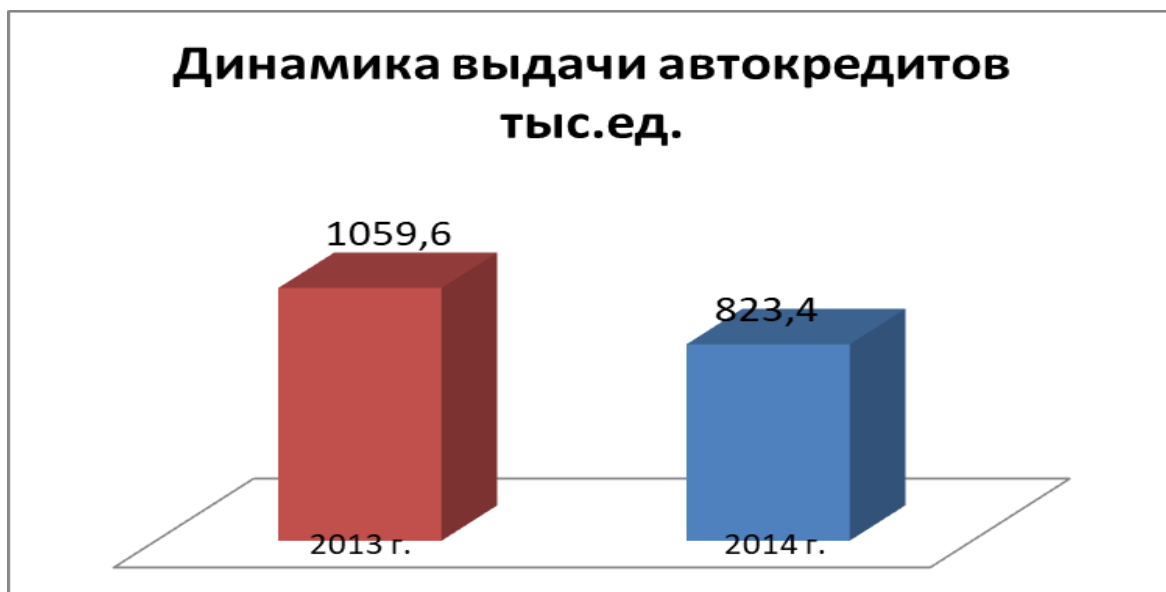


Рис. 3. Динамика выдачи автокредитов, тыс. ед.

В 2014 году автокредитование демонстрирует один из самых высоких показателей снижения темпов (таблица 2.2). Это связано с более строгим отбором новых заемщиков со стороны банков. Существенный вклад в динамику внесла и волатильность на финансовом рынке, особенно в 2014г. Улучшению ситуации в области автокредитования могут способствовать стабилизация внешней ситуации и действия государства по стимулированию отрасли. Например, программы субсидирования ставок, также передача НБКИ функций регистрации залоговых автомобилей для снижения риска в автокредитовании.

По итогам 2014 года российский рынок новых автомобилей снизился на 7,8% до показателя 2,34 млн. шт. Притормозить глубокое падение рынка помогла госпрограмма обновления парка транспортных средств и скачок курса валют, вызвавший повышенный спрос на автомобили в конце года. Автокредитование является важным инструментом поддержки автомобильной отрасли. На фоне ожиданий по снижению продаж новых легковых автомобилей в 2015 году отрасль нуждается в эффективной государственной поддержке, в том числе и через механизмы кредитования. Положительный опыт предыдущих государственных программ мог бы стать основой для введения новых инструментов, направленных на восстановление отрасли в целях улучшения всей российской экономики».

Снижение активности на автомобильном рынке России в 2015 году продолжилось: продажи новых автомобилей в первом квартале сократились на 50,4% по сравнению с годом ранее и составили 275,4 тысячи автомобилей. Наравне с этим, выдача автокредитов в первом квартале сократилась на 74.1% по сравнению с аналогичным периодом годом ранее. Решающим фактором стала нестабильная экономическая ситуация в стране. Большинство автомобилей, приобретаемых в России относятся к брендам, находящимся за пределами страны, что сыграло немаловажную роль в формировании стоимости на автомобили и ее зависимости от нестабильного курса валют.

Падение кредитных продаж автомобилей было резким и масштабным, иными словами кредитные «конвейеры» банков были остановлены. Причинами падения уровня автокредитования в начале 2015 года стали инфляция и, как следствие, снижение реальных доходов населения, а также более тщательное отношение к заемщикам со стороны банков. Для поддержания автомобильной отрасли в стране и стабилизации ситуации на рынке, было принято решение о возобновлении государственной поддержки автокредитования новых автомобилей. Стагнация продаж автомобилей в первом квартале 2015 года является следствием общеэкономического состояния в стране на тот момент времени.

Во втором квартале 2015 года продажи новых легковых автомобилей и выдачи автокредитов показывают тенденцию роста, восстановление доли автомобилей, купленных на заемные средства по сравнению с «провальным» 1 кварталом. По итогам второго квартала было продано 110 479 автомобилей, из которых 35,0% было приобретено на заемные средства. Наряду с этим, по итогам 1 квартала 2015 года этот показатель составил 20,1%, а по итогам 2014 года он составлял 40,5%.

По мнению Сергея Удалова, исполнительного директора аналитического агентства «АВТОСТАТ», в 2015 году на возможность увеличения продаж автомобилей повлиял факт роста поддержки отрасли со стороны кредитных организаций: запуск государственной поддержки. Готовность банков предоставлять автокредиты добросовестным заемщикам растет. Для этого кредиторам необходимы эффективные инструменты управления рисками: чем точнее кредитор может оценивать своего заемщика, тем более конкурентным будет его предложение.

Как показывает практика, потенциальные заемщики требовательны к параметрам автокредитов, и кредитная ставка является значимым фактором при выборе способа приобретения автомобиля. Поддержка финансового сектора авторынками существенно выросла – если в первом квартале 2015 года в кредит

приобретался только каждый пятый новый автомобиль, во втором квартале доля кредитных покупок составила 40,94%.

Государственная поддержка автомобилей российского производства в 2015 году была реализована посредством субсидирования банковской ставки, которая способствовала снижению темпов падения продаж: с 50% в первом квартале до 41% во втором квартале. Положительные тенденции на финансовом рынке, которые отразились в снижении ключевой ставки Банка России, стали основанием дальнейшего усиления поддержки автомобильной отрасли со стороны банковской системы.

По данным исследований аналитического агентства «АВТОСТАТ», государственная поддержка в регионах России способствовала увеличению продаж автомобилей. Так, среди 50-и регионов России с наибольшими объемами автокредитования увеличение составило от 1,5 раз в Санкт-Петербурге и Республике Марий Эл, до 2,3 раз в Омской области. Доля кредитных продаж в различных регионах РФ остается различной: от 70,5% в Ленинградской области до 21,9% - в Москве (приложение 1).

Благодаря государственной программе субсидирования процентных ставок, автокредитование остается для банков одним из наиболее привлекательных продуктов розничного кредитования, а для заёмщиков - одним из наиболее популярных и доступных способов приобретения автомобилей. Стоит отметить, что государственная поддержка является мощной опорой для рынка и всей автомобильной отрасли России. Объемы продаж автомобилей в 1 квартале 2016 года и годом ранее оказались примерно на одном уровне, однако доля автомобилей, приобретенных в кредит, в 2016 году почти в два раза выше.

Результаты переориентирования кредиторов дают свои плоды: реализация автомобилей в 2017 году показывает положительную тенденцию. Стабилизация экономической ситуации и благосостояния граждан, а также более стабильное положение на рынке трудоустройства позволяет россиянам не только планировать дорогостоящие приобретения, но и совершать такие

покупки, благодаря уверенности в завтрашнем дне. Стоит отметить и заинтересованность мировых автопроизводителей в реализации производства и продаж автомобилей на территории Российской Федерации. За последние годы было локализовано производство основных участников мирового рынка автомобилестроения: Toyota, Hyundai, Nissan, Skoda, Volkswagen и многие другие. Перевод производства моделей массового потребления привёл к снижению стоимости, и, как следствие, к увеличению продаж. Благодаря локальному производству выгода проявляется не только в сниженной стоимости на автомобиль, но и в участии автомобиля в льготном кредитовании, если он отвечает определенным параметрам.

Автокредитование в России напрямую зависит от ряда факторов, в первую очередь это состояние экономики. Как было выяснено в ходе анализа, спад активности приобретения автомобилей, как за наличный расчет, так и в кредит, отмечен в кризисное время. За рассмотренный промежуток времени самым тяжелым периодом был 2015 – 2016 года, в период, когда курс отечественной валюты был не стабилен по отношению к иностранным валютам. В связи с этим, стоимость автомобилей менялась непредвиденно и в большую сторону. Сегодня автомобильный рынок показывает положительную тенденцию и самые высокие показатели в истории.

Автопроизводители предлагают новые выгодные модели автомобилей, рассчитанные на любой бюджет, как и кредитные организации, могут подобрать наиболее комфортный по ежемесячным платежам вид автокредита, при условии положительной кредитной истории заёмщика и иных требований, предъявляемыми банками, на момент оформления кредита.

## **2.2 Анализ автокредитов в кредитных портфелях банков РФ**

В последнее десятилетие рынок автокредитования сумел достичь впечатляющих результатов. По сравнению с началом двухтысячных годов, кредиторов стало в разы больше, появились банки, которые специализируются

на кредитовании именно автомобилей. Широкий спектр различных программ и условий позволяет подобрать оптимальный кредит для каждого добросовестного заёмщика.

Основными участниками рынка с 2011 года можно назвать такие банки, как ВТБ 24, Русфинанс Банк, Сбербанк России и банки автомобильных брендов (например: Тойота Банк, БМВ Банк. Фольксваген Банк), которые созданы специально для обеспечения максимально выгодных условий приобретения автомобилей этих брендов. Ситуация на рынке автокредитования с 2011 года менялась, многие банки убедившись в перспективности данного потребительского рынка создали подразделения либо объединились в группы. Так, например, в 2013 году в состав группы Сбербанк России был включен Ситилем Банк, а в 2015 году Росбанк перевёл преференцию автокредитования в Русфинанс банк.

Для комплексного анализа изменений на рынке автокредитования были составлены таблицы рейтингов банков с 2011 года по первое полугодие 2017 по следующим критериям:

1. рейтинг банков по количеству автокредитов (таблица 2.3);
2. рейтинг банков по объему автокредитов (таблица 2.4);
3. рейтинг банков по объему портфеля автокредитов (приложения 2);
4. рейтинг банков по просроченной задолженности в портфеле автокредитов, за исключением банков, показавших нулевой уровень просрочек (таблица 2.6).

Рейтинги были составлены на основе данных, предоставленных кредитными организациями в рамках опроса финансового портала Banki.ru. К сожалению, по неопределенным причинам не все участники предоставляли данные регулярно. Тем не менее, опубликованной информации вполне достаточно для анализа изменений на рынке кредитования.

Таблица 2.3

## Рейтинг банков по количеству выданных автокредитов, в шт. [23]

| Банк               | Рег. № | Количество выданных кредитов по годам (шт.) |        |        |        |       |       |       |
|--------------------|--------|---------------------------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
|                    |        | 2011                                        | 2012   | 2013   | 2014   | 2015  | 2016  | 2017* |
| Русфинанс Банк     | 1792   | 128423                                      | 120448 | 122085 | 107088 | 79317 | 74470 | 52544 |
| Росбанк            | 2272   | 73932                                       | 0      | 53769  | 46309  | 973   | 124   | 0     |
| Сетелем Банк       | 2168   | 0                                           | 0      | 0      | 128224 | 79374 | 70322 | 47713 |
| Сбербанк           | 1481   | 153387                                      | 187758 | 175835 | 150477 |       |       |       |
| ВТБ 24             | 1623   | 105779                                      | 129194 | 170192 | 114600 | 74924 | 76514 | 47346 |
| ЮниКредит Банк     | 1      | 72477                                       | 92097  | 118756 | 78201  | 25601 | 26100 | 17812 |
| Тойота Банк        | 3470   | -                                           | 34211  | 42116  | 37641  | 20013 | 26062 | 15641 |
| Плюс Банк          | 1189   | 3795                                        | 0      | 9158   | 13306  | 29493 | 23300 | 15221 |
| БыстроБанк         | 1745   | 7228                                        | 10837  | 24921  | 14277  | 8909  | 13156 | 10133 |
| Кредит Европа Банк | 3311   | 0                                           | 62534  | 50523  | 15475  | 0     | 0     | 6593  |
| БМВ Банк           | 14036  | 0                                           | 14036  | 12956  | 0      | 0     | 7242  | 0     |
| Локо-Банк          | 8355   | 0                                           | 8355   | 9056   | 7571   | 4291  | 5340  | 0     |

\* - данные предоставлены за первое полугодие.\



Рис. 5. Рейтинг банков по количеству выданных автокредитов в шт.

С начала исследования неизменными лидерами являются Сбербанк и Сетлем Банк, Росбанк и Русфинанс Банк, а также ВТБ 24. Совокупный портфель автокредитов на момент начала анализа составлял 293.4 млрд рублей. За выбранный промежуток времени произошло не мало значимых событий в экономике России. Выход из кризиса, нестабильный курс валют и повышенная инфляция, как следствие следующий кризис, сокращение рабочих мест и так далее. Также, стоит отметить значимые события, произошедшие внутри рынка кредитования.

Во втором полугодии 2013 года в группу Сбербанка вошел банк «Сетелем», который был выбран как специализированный банк по выдаче автокредитов. В ноябре 2014 года Ханты-Мансийский банк, банк Открытие и Новосибирский муниципальный банк в ходе реорганизации объединились в «Ханты-Мансийский Банк Открытие». Летом 2015 года была завершена передача автокредитования из Росбанка в Русфинанс Банк. Росбанк был обозначен ключевым банком группы Societe Generale, сфокусированном на комплексном транзакционном обслуживании клиентов. Русфинанс Банк с того момента выступает центром автокредитования, взаимодействуя с автопроизводителем и дилерами автомобилей.

Стоит отметить, что ввиду сложившейся в указанный промежуток времени экономической ситуации в стране, многие банки не предоставляли данные и прекращали участие в опросе. Массовый отток участников произошел на рубеже 2015-2016 годов. Для анализа были отобраны банки, показывающие лидирующие позиции, а также регулярно предоставляющие максимально возможную информацию.

В 2011 году участниками исследования были выданы автокредиты в количестве 786 950 штук, из которых 173 794 были выданы в Москве и области, а 613 156 в регионах. Именно тогда сложилась тройка лидеров рынка автомобильного кредитования: Сбербанк, Русфинанс Банк и ВТБ 24. На троих в 2011 году лидеры рейтинга реализовали 374 210 автокредитов. Реализация

данного вида кредита, по официальным данным, в 97% случаев происходит в дилерских центрах.

В 2012 году участники рейтинга реализовали 931 889 автокредитов, показав рост по сравнению с предыдущим годом на 15,55%. Среди лидеров снижение показал Русфинанс Банк, Росбанк данные за указанный период не предоставил, остальные участники показывают рост. В 2013 году лидеры остаются прежние, стоит отметить, что ВТБ 24 вплотную приблизился по количеству выданных автокредитов к лидеру – Сбербанку.

ЮниКредит Банк показывает стабильную динамику роста количества выданных кредитов и приближается к тройке лидеров, а именно к Русфинанс Банку. 2014 год был ознаменован годом перемен: объединения банков, о которых шла речь ранее, которая тем или иным образом повлияла на политику кредиторов. По итогу года участниками рейтинга было выдано 725,6 тысяч автокредитов.

Тройка лидеров остаётся неизменной, за исключением объединения банков в группы, например, Сбербанк и Сетелем Банк образовали группу Сбербанка. Однако объединение было завершено только в 2015 году, в связи с этим рейтинговые показатели данных банков рассматриваются отдельно.

Неблагоприятная экономическая ситуация 2015 года непосредственным образом повлияла на все отрасли жизни и бизнеса, в том числе на автомобильный рынок. Снижение активности приобретения автомобилей, в том числе и в кредит, является значительной (почти в 2 раза). Следует отметить, что в группе Сбербанка автокредитование было перенесено целиком в Сетелем. Представители банков находятся почти в каждом автосалоне.

В 2015-2016 году сложилась тенденция снижения доли продаж автомобилей в кредит, не смотря на активную поддержку дилеров и импортеров. В следствие падения объемов кредитования автомобилей и, как следствие, сокращение маржи некоторые банки были вынуждены покинуть дилерские сети, некоторые и вовсе исключили автокредитование из списка услуг, такие как АйМаниБанк, банк «Советский», Европлан Банк, «Уралсиб»,

Райффайзенбанк, Балтинвестбанк. Снижение продаж автомобилей повлекло за собой изменение политики страховых компаний в корректировке тарифов на страхование.

По наблюдениям президента Тойота Банка Александра Колошенко, страховые компании на рубеже 2015-2016 годов начали активно повышать страховые тарифы по КАСКО или вовсе устанавливали заградительные тарифы. При, как правило, обязательном страховании предмета залога у большинства банков при покупке автомобилей, факт повышения тарифов страховых компаний стал дополнительным «стопом» для автокредитования [20].

С 2012 по 2014 годы отмечается активный рост выдач кредитов на приобретение автомобилей. После 2014 мы наблюдаем резкий спад – почти в 2 раза, что связано с нестабильной ситуацией с курсом национальной валюты. Для Тюменского региона конец 2014 года по продажам автомобилей был показательным. Граждане соседних государств, а именно Республики Казахстан, оказались в более выигрышном положении, по сравнению с обладателями рублёвой валюты. При изменении курса, российский рубль снизился также и к казахстанскому тенге, что повлияло на платежеспособность иностранных граждан на территории России. К сожалению, официальную статистику предоставить не удалось, по продажам автомобилей иностранным гражданам. Ориентировочно больше половины проданных автомобилей за ноябрь – декабрь 2014 года (55-65%) пришлось на иностранных граждан.

Следствием снижения продажи автомобилей в кредит стало снижение доходности данного вида кредитования. Чтобы компенсировать снижение доходности банки стали предлагать новые услуги вкуче с автокредитом, например, GAP-страхование и страхование жизни заёмщика. Снижение продажи автомобилей как в кредит, так и в целом, стало точкой роста конкуренции среди кредиторов, что является положительной тенденцией как для банковской сферы, здоровая конкуренция способствует развитию сферы и ее совершенствованию, так и для покупателей – рынок предложений

автокредитования позволяет подобрать максимально выгодный и удобный кредит для заёмщика, что способствует более лояльному отношению к кредиту среди населения и увеличению интереса к приобретению автомобиля подобным образом.

Многие импортёры и автопроизводители пропагандируют реализацию специальных программ кредитования через собственные банки, например, Toyota и Lexus – через Тойота Банк реализует автомобили в кредит по сниженной процентной ставке. Skoda, Volkswagen и Audi через Фольксваген Банк предоставляют не только автокредиты по сниженным ставкам, но и гарантируют минимальные требования для оформления кредита. Это связано с ориентированием производителей обеспечить максимальное количество денежных средств, оборачиваемых внутри компании. Использование партнерских программ при наличии банков у производителей значительно снизило объем работы с внешними партнерами.

На рубеже 2015-2016 годов серьёзную поддержку продаж автомобилей в кредит оказала государственная программа субсидирования процентных ставок. Продажи в сегменте массовых автомобилей (в среднем стоимостью до 1 миллиона рублей) были показаны благодаря господдержке, без нее продажи были как минимум вдвое меньше.

Тенденцией последних лет стоит отметить изменение отношения покупателей к своей кредитной истории, благодаря внедрению НБКИ заемщики стали более ответственно подходить к выплатам кредитов. Первое полугодие 2017 года показывает существенный рост, по количеству выданных кредитов ситуация стабилизируется и максимально приближается к докризисному периоду (к показателям 2014 года). Преимущественная часть выданных кредитов пришлась на регионы, в Москве и области была выдана треть от общего количества автокредитов, что является положительной тенденцией и отражает стабилизацию благосостояния России в целом.

По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», большинство автокредитов было выдано именно на новые автомобили, приобретенные в

дилерских центрах (80 % от общего количества выданных автокредитов первом полугодии 2017 года). За первое полугодие 2017 года Плюс Банк выдал 3 кредита на приобретение мототранспорта из 47 346 выданных автокредитов, ЮниКредит Банк – 105 кредитов из 17 812 автокредитов и ВТБ 24 предоставил 36 кредитов из 47 346 выданных автокредитов. Преимущественно в 2017 году приобретаются легковые новые легковые автомобили у официальных дилеров, от 80 до 100% из всех предоставленных автокредитов (по данным участников рейтинга). Сложившаяся положительная тенденция в первую очередь иллюстрирует стабилизацию экономического состояния в стране, как говорилось ранее. Наряду с этим, дополнительное стимулирование роста спроса на новые автомобили обеспечивает государственная поддержка, которая была продлена до конца 2017 года (таблица 2.5).

**Таблица 2.4**

**Рейтинг банков по объему выданных автокредитов [16]**

| Банк               | Количество выданных кредитов по годам (тыс. руб.) |          |          |          |          |          |          |
|--------------------|---------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
|                    | 2011                                              | 2012     | 2013     | 2014     | 2015     | 2016     | 2017*    |
| Русфинанс Банк     | 49095453                                          | 53872318 | 81034893 | 51592377 | 36913447 | 37055780 | 29895236 |
| Росбанк            | 38732643                                          | 0        | 31630605 | 27859331 | 693894   | 84822    | 0        |
| Сетелем Банк       | 0                                                 | 0        | 0        | 71800336 | 42135000 | 41648216 | 31023130 |
| Сбербанк           | 59197868                                          | 83467271 | 84398986 | 84980119 |          |          |          |
| ВТБ 24             | 49411772                                          | 67931075 | 87247774 | 60947926 | 34734862 | 40603532 | 28882900 |
| ЮниКредит Банк     | 36372643                                          | 53872318 | 61816694 | 46267347 | 17159582 | 15965466 | 15585338 |
| Тойота Банк        | 0                                                 | 28397418 | 32998924 | 31696717 | 19591410 | 26417226 | 15677037 |
| Плюс Банк          | 0                                                 | 0        | 0        | 0        | 13680342 | 12181522 | 8803682  |
| БыстроБанк         | 0                                                 | 0        | 0        | 0        | 3709689  | 5693454  | 4783382  |
| Кредит Европа Банк | 0                                                 | 30259954 | 26539483 | 7953887  | 0        | 0        | 4020231  |
| БМВ Банк           | 0                                                 | 14951466 | 13258138 | 0        | 0        | 11701766 | 0        |
| Локо-Банк          | 0                                                 | 0        | 0        | 0        | 3623210  | 5057438  | 0        |
| Уралсиб            | 11411921                                          | 17379225 | 20496858 | 11649503 | 0        | 0        | 0        |
| Райффайзенбанк     | 19449423                                          | 19828273 | 0        | 0        | 0        | 0        | 0        |

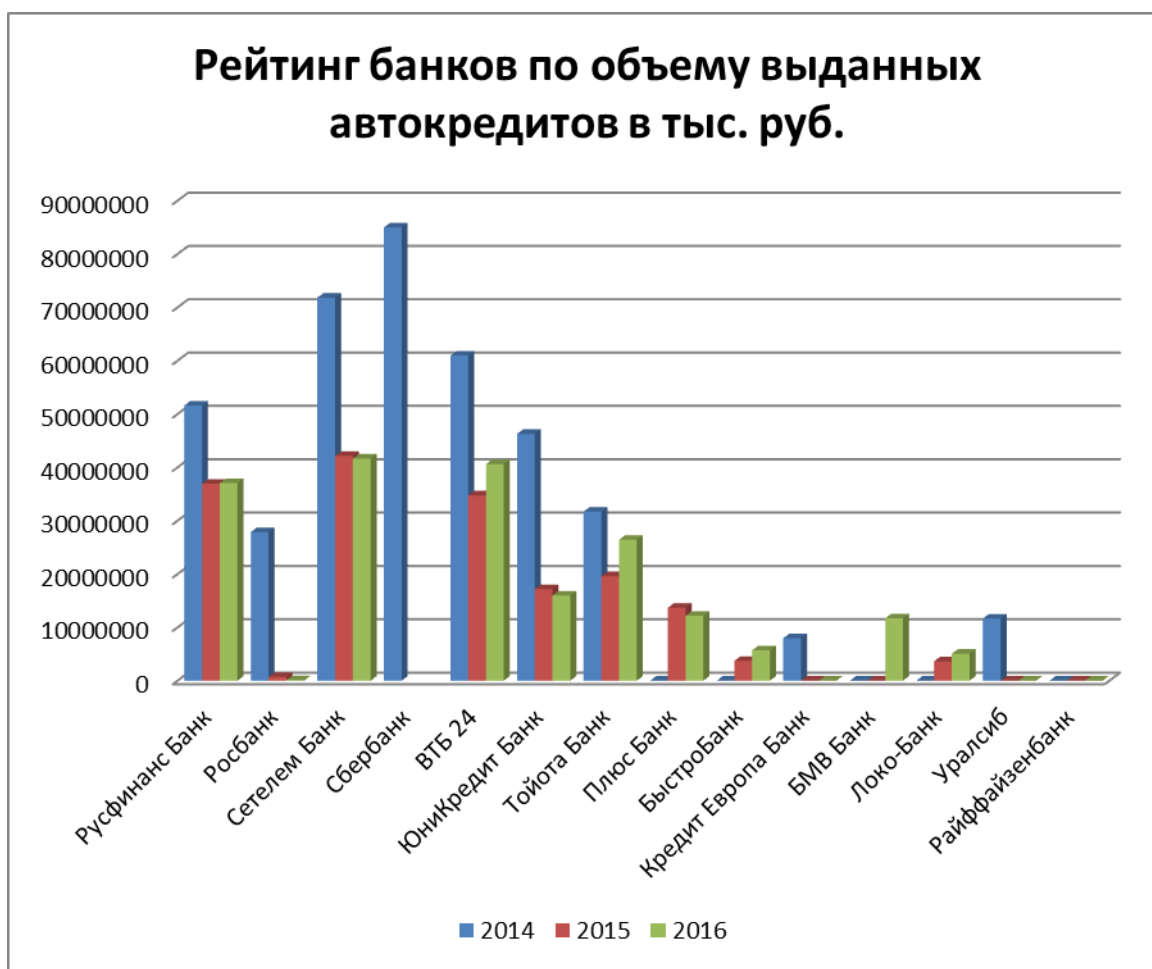


Рис. 6. Рейтинг банков по объему выданных автокредитов в тыс. руб.

В лидерах рейтинга также числятся Русфинанс Банк, Сбербанк и ВТБ 24. 2012 год показал рост объема предоставленных кредитов населению на приобретение автомобилей и составил 462,4 млрд рублей. Рост объема автокредитования продолжился и в 2013 году, по итогам составил 554,2 млрд рублей. За рассмотренный промежуток был показан стабильный рост объема выданных автокредитов на сумму около 100 млрд рублей. По итогам 2014 года было показано снижение объема выданных физическим лицам автокредитов до 398,8 млрд. рублей.

Тенденция снижения была связана с дестабилизацией курса рубля, которая продлилась до конца года и повлекла за собой повышение стоимости импортируемых автомобилей, и автомобилей, чья стоимость формируется с непосредственной привязкой к курсу иностранных валют. По итогу 2015 года, который был ознаменован падением покупательной способности населением

России, была показана сумма выданных кредитов в размере 269,45 млрд рублей. Следующий год не несет за собой никаких кардинальных изменений, ситуация остается на прежнем уровне, тенденции роста имеют место быть, но не значительные.

**Таблица 2.5**

**Доля автокредитов с государственным субсидированием в общем объеме выданных розничных кредитов в 2017 году [16]**

| Банк                   | Общее количество автокредитов | Количество кредитов, выданных по госпрограмме |
|------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------|
| Сетелем Банк           | 47 713                        | 39 053                                        |
| Русфинанс Банк         | 52 554                        | 37 935                                        |
| ВТБ 24                 | 47 346                        | 29 980                                        |
| Совкомбанк***          | 33 367                        | 19 990                                        |
| ЮниКредит Банк         | 17 812                        | 9809                                          |
| Плюм Банк              | 15 221                        | 3230                                          |
| БыстроБанк             | 10 133                        | 2941                                          |
| Кредит Европа Банк     | 6593                          | 2707                                          |
| Уралсиб                | 2653                          | 1395                                          |
| Локо-Банк              | 2831                          | 794                                           |
| Союз                   | 1895                          | 630                                           |
| Связь Банк             | 2377                          | 446                                           |
| Банк «Санкт-Петербург» | 691                           | 295                                           |
| Тойота Банк            | 15641                         | 193                                           |
| Центр-Инвест           | 593                           | 251                                           |
| Челябинвестбанк        | 117                           | 55                                            |
| АБ Россия              | 47                            | 6                                             |
| Зенит                  | 301                           | 1                                             |

2017 года показывает значительное улучшение автомобильного рынка, в сравнение с последними двумя годами. Лишь за полгода банкам удалось приблизиться к показателям 2014 докризисного года. Спрос вырос как на новые автомобили, благодаря государственным программам льготного кредитования, так и на поддержанные автомобили, благодаря стабилизации процентной ставки. Большая часть проданных автомобилей в кредит пришлась на новые легковые автомобили для физических лиц, что составило 80% от всех выданных автокредитов. Объем выданных автокредитов за указанный период составил 230,03 млрд. рублей.

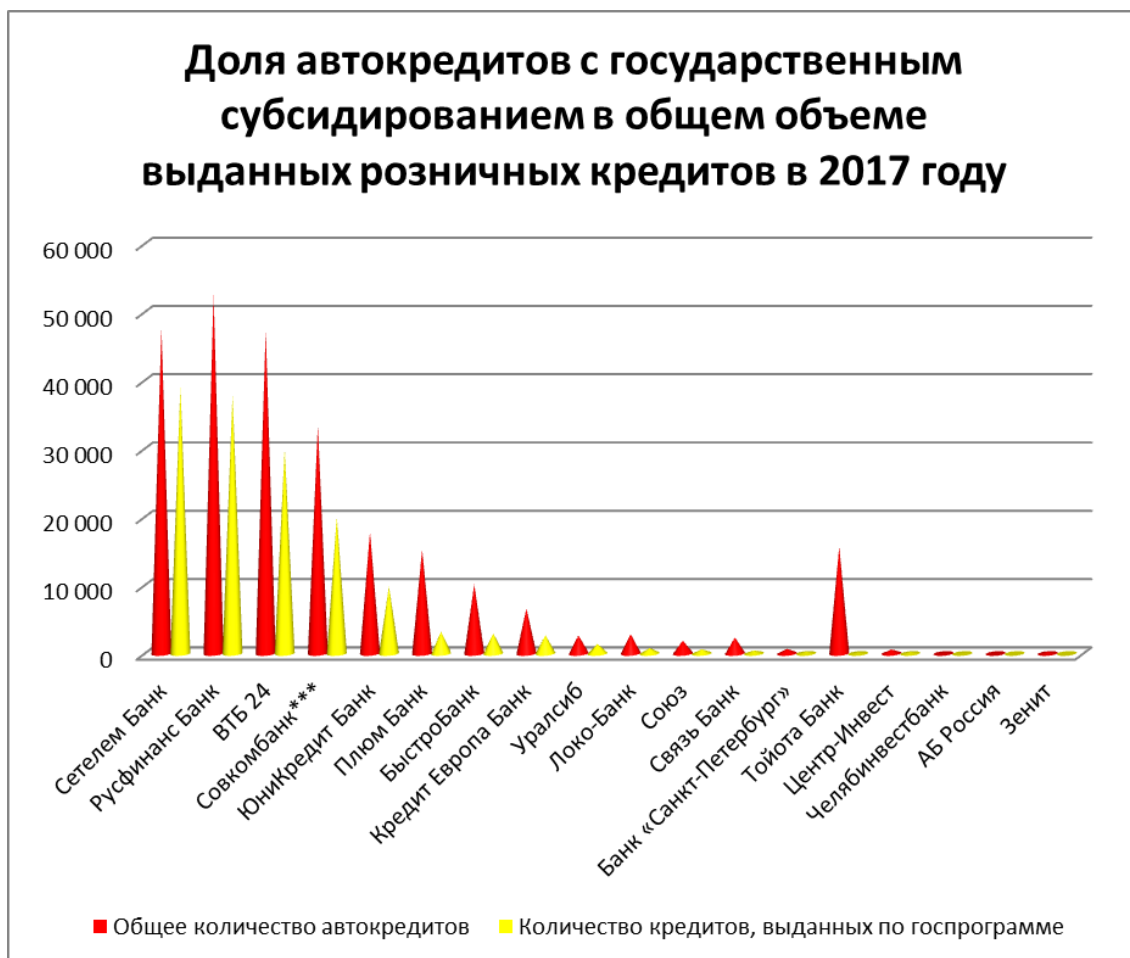


Рис. 7. Доля автокредитов с государственным субсидированием в общем объеме выданных розничных кредитов в 2017 году

Рассмотрим изменение объема портфеля автокредитов, предоставленных физическим лицам, за аналогичный промежуток времени, что позволит нам составить более целостное представление о ситуации на рынке автокредитования и чего стоит ожидать в ближайшее время. Наилучшую динамику из участников опроса показали: Плюс Банк, увеличение портфеля более чем в 13 раз (со 160 млн. до 2,2 млрд. рублей), Банк Российский Капитал, продемонстрировавший рост со 114,3 млн. до 833,7 млн. рублей, а также Азиатско-Тихоокеанский Банк, показавший рост портфеля в 7 раз со 103,5 млн. до 704,7 млн. рублей. Наибольшие объемы портфелей показали Сбербанк, Русфинанс Банк и ВТБ 24. В 2012 году принимали участие в опросе 59 банков, по показателям которых совокупный портфель составил 592,5 млрд. рублей, и показали общую тенденцию роста за год на 27%. Динамику изменения портфелей кредиторов можем проследить в приложении 3.

По мнению работников банковской сферы, непосредственно относящихся к рынку кредитования, будущее автокредитования именно за подобными банками, которые выбрали определенную сферу, а именно автомобильную. Появляется больше возможностей для роста и совершенствования: привлечение клиентов повторно путём предоставления льготных условий кредитования. Такой политикой активно пользуются банки автопроизводителей, например, Фольксваген Банк при повторном приобретении автомобиля марки, входящей в Фольксваген групп, лояльнее подходит к заёмщику: большой процент одобрения даже при минимальном первоначальном взносе, а также предоставление автокредита по сниженной процентной ставке. Подобным образом сейчас поступают и многопрофильные банки, путём выделения отдельного банка для автокредитования, что влечет за собой большую заинтересованность в привлечении новых клиентов.

При комплексном анализе рынка автокредитования также стоит учитывать уровень задолженности по кредитам, ведь просроченная задолженность прямым образом влияет на дальнейшую судьбу кредитора: от размера процентной ставки и требований, предъявляемых к заемщикам, до возможности предоставлять автокредиты в дальнейшем. По данным участников опроса в 2011 году четверть банков заявила о задолженности в портфеле автокредитования менее 1%, остальные банки резюмируют завершение 2011 года с показателем до 3% задолженности. Что касается 2012 года, треть опрошенных заявила о задолженности менее 1%, что показывает положительную тенденцию: ответственность заёмщиков повышается, во многом благодаря активному распространению среди кредиторов контроля кредитной истории.

Повышение уровня просроченной задолженности впервые возникает во второй половине 2014 года, и к концу года средний уровень составлял 5%. Следующий год поддерживает динамику роста задолженности портфеля автокредита и средний уровень повышается еще на пару процентов. На мой взгляд, сложившаяся ситуация напрямую отражает экономическую ситуацию, о

которой описывалось ранее. В связи с ростом задолженности по уже выданным кредитам, банки были вынуждены повышать процентные ставки на новые кредитные предложения, что послужило цепной реакцией к снижению оборотов автомобильного рынка. Основопологающей причиной, безусловно, остаётся нестабильная ситуация с курсом национальной валюты по отношению к зарубежным валютам, как следствие экономическая нестабильность.

В 2016 году третий год подряд наименьший уровень просроченной задолженности показывает Банк «ЦентрИнвест», которая составляет 1,2%, также стоит отметить что портфель автокредитования занимает всего 7% розничного портфеля банка. Наибольший уровень задолженности показал Банк «Ак Барс» - 23,14%, хотя доля автокредита аналогично предыдущему банку занимает минимальный объем в портфеле - 6%. В целом, тенденция роста просроченной задолженности продолжается, средний показатель за последние 2 года был увеличен до диапазона 6-8%. На сегодняшний день участники рейтинга показали результат по просроченной задолженности на уровне 0,5% – 20%. Стоит отметить положительную тенденцию, годом ранее минимальный процент составлял 1,16, а максимальный 23,14, как говорилось выше. Положительная динамика напрямую связана с повсеместным внедрением НБКИ.

По данным аналитического агентства НБКИ, ситуация просроченной задолженности на рынке автокредитования выгодно отличается от сегмента необеспеченного потребительского кредитования, где максимальный уровень превышает 52%. За первое полугодие 2017 года рынок автокредитования показывает колоссальные темпы роста, за последние 2 года. По данным НБКИ рост объема выданных кредитов составил 87%, а средняя сумма автокредита возросла на 25%.

Мощным рычагом поддержки рынка новых автомобилей стала, как было отмечено ранее, государственная поддержка и дополнительные государственные программы льготного кредитования «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль». Что позволило реализовать в максимально короткие

сроки автомобили, произведенные за последние полтора года. Для некоторых автопроизводителей является обыденностью производство огромного количества автомобилей, например, Hyundai и KIA. Для указанных брендов продажа «прошлогодных» автомобилей возможна даже в середине следующего за ним годом, что характеризуется в первую очередь огромным количеством производимых автомобилей. Для общего роста автомобильного рынка необходимо чуть больше времени, т.к. выход из стагнации настолько крупного производственного рынка, как правило, занимает не один год.

Сегодня автокредитование является самым динамично развивающимся продуктом. По итогу трёх кварталов кредиторы показали рост объема выданных с 2015 года со 104,9 млрд. руб. до 196,5 млрд. руб. Сегодня каждый третий автомобиль в России продаётся в кредит, для сравнения, в 2015 году в кредит был продан лишь 1 из 10 автомобилей. Стоит отметить, что не только государство стимулирует продажи новых автомобилей, но и сами кредиторы также активно внедряют инновации. С 2017 году рядом банков были внедрены новые программы для ускорения принятия решения по кредитной заявке. Отныне, ожидание ответа по кредиту занимает до 20 минут, ранее данный процесс затягивался до трёх рабочих дней. Сам же процесс оформления покупки автомобиля сократился до трёх часов, ранее процесс подписания мог занять несколько дней. Средняя сумма автокредита в первом полугодии 2017 года составила 682,4 тыс. рублей, что на 24% выше, чем год назад и не превышает 1 млн. рублей. Тенденцию роста автокредита можно связать со снижением минимального первоначального взноса, а также возможностью включить в сумму кредита дополнительное оборудование, которое устанавливается на автомобиль у официального дилера, а также страхование КАСКО на первый год. Что интересно, в кредит приобретаются как автомобили массового сегмента: Lada, Daewoo, Renault, Datsun, так и премиальные Audi Q7, Bentley Continental GT и Porsche-Panamera.

Стоит также отметить участие государства в поддержке автомобильной сферы. Регулярные государственные программы льготного кредитования

стимулируют продажи автомобилей в массовом секторе. Наиболее автозакредитованными регионами являются Москва и Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область, а также

**Таблица 2.6**

**Рейтинг банков по просроченной задолженности в портфеле автокредитов, за исключением банков, показавших нулевой уровень просрочек [38]**

| Банк                                          | Рег. № | Объем просроченной задолженности по портфелю автокредитов физическим лицам на (тыс. руб.) |         |         |         |         |         |
|-----------------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                               |        | 2012                                                                                      | 2013    | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    |
| Русфинанс Банк                                | 1792   | -                                                                                         | -       | -       | 5725042 | 6099987 | 1339869 |
| Сбербанк                                      | 1481   | 2099594                                                                                   | 1779209 | -       | -       | -       | -       |
| ВТБ 24                                        | 1623   | 2727532                                                                                   | -       | -       | 8527391 | 8871267 | -       |
| Плюс Банк                                     | 1189   | 35898                                                                                     | 104308  | 56598   | 154689  | 420330  | 830095  |
| БыстроБанк                                    | 1745   | 78856                                                                                     | 109984  | 180917  | 429239  | 740415  | 1029815 |
| БМВ Банк                                      | 14036  | 324934                                                                                    | 155828  | 281623  | -       | 530196  | -       |
| Локо-Банк                                     | 8355   | 73879                                                                                     | 47554   | 157889  | 229296  | 1123455 | 799594  |
| Металлургический<br>и<br>коммерческий<br>Банк | 901    | 81389                                                                                     | -       | 1655964 | 1875470 | 1921102 | -       |
| Тойота Банк                                   | 3470   | 43626                                                                                     | 131220  | 235015  | 250458  | 404133  | 1177933 |
| РосЕвроБанк                                   | 3137   | 5045                                                                                      | 9181    | 23472   | 28468   | 22000   | -       |
| Московский<br>Кредитный Банк                  | 1978   | 59670                                                                                     | 87017   | 170604  | 325940  | 378237  | 371622  |
| Ханты-<br>Мансийский<br>Банк                  | 1971   | 55060                                                                                     | 62587   | -       | -       | -       | -       |
| Запсибкомбанк                                 | 918    | 13039                                                                                     | 12420   | 15403   | 26205   | 31759   | 29873   |
| Центр-инвест                                  | 2225   | 18350                                                                                     | 22564   | 7605    | 14214   | 21235   | 47829   |
| Связь-Банк                                    | 1470   | 85                                                                                        | 957     | 4417    | 11585   | 62429   | 146004  |
| Российский<br>Капитал                         | 2312   | 435                                                                                       | 3970    | 17890   | 30041   | -       | -       |
| Агропромкредит                                | 2880   | 83687                                                                                     | 967     | 2059    | 4613    | -       | -       |
| Первобанк                                     | 3461   | 2214                                                                                      | 3927    | 11278   | 53055   | -       | -       |
| Банк «Санкт-<br>Петербург»                    | 436    | 56030                                                                                     | 39702   | 33401   | 56296   | 47213   | 63619   |
| АйМаниБанк                                    | 1975   | 23137                                                                                     | 56492   | 783078  | 97660   | -       | -       |
| Азиатско-<br>Тихоокеанский<br>Банк            | 1810   | 40487                                                                                     | 14934   | 49869   | 126709  | -       | -       |
| Примсоцбанк                                   | 2733   | 3359                                                                                      | 4311    | 10065   | 19733   | -       | -       |
| Московский<br>областной банк                  | 1751   | 2301                                                                                      | 11942   | 44388   | -       | -       | -       |
| Восточный<br>Экспресс Банк                    | 1460   | 247872                                                                                    | 291258  | 314617  | -       | -       | -       |
| Абсолют Банк                                  | 2306   | 21306                                                                                     | 24460   | 37199   | 35039   | 34807   | -       |

За время становления и развития рынка автомобильного кредитования в России определились основные участники рынка, которые занимают лидирующие позиции и берут на себя основной оборот выданных автокредитов: ВТБ 24, Сетелем Банк и Русфинанс Банк. Тенденцией последних лет является формирование кэптивных банков, которые специализируются на узком спектре услуг и, как правило, на выдаче автокредитов. Государственная поддержка по сниженным процентам позволяет участникам этой программы – кредиторам получить большее число выданных автокредитов. Менее всего изменения на автомобильном рынке касаются кредиторов, отдающих малую долю потребительского портфеля кредитования автомобильному кредитованию. Тенденцией последних лет является активное развитие обеспеченного или залогового кредитования, которое даёт кредитору дополнительную уверенность в сто процентной выплате займа приобретателем.

## **ГЛАВА 3. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА АВТОКРЕДИТОВАНИЯ В РОССИИ**

### **3.1 Проблемы и точки роста автокредитования в России**

Автокредитование на российском рынке потребительского кредитования как отдельный вид возникло не так давно, около 25 лет назад. Развитие и становление регулярно подвергалось всевозможным испытаниям, от борьбы с менталитетом населения, когда в понимании сложилось мнение «лучше накопить, чем быть кому-то должным» до экономических кризисных встрясок, которые происходят стабильно неожиданно. Развитие автокредита в России было достаточно затяжным. Активное распространение этот вид кредита получил в начале двухтысячных годов, находясь около 10 лет в тени. В 2003 году кредиторы начинают обращать большее внимание на кредитование автомобилей: всё больше банков начинает предлагать этот вид кредита. Позднее подключается и государство. Продажа автомобилей в кредит является системообразующим сегментом в российской экономике. Автокредитование в большей степени направлено на приобретение новых автомобилей, отсюда и процентные ставки по кредитам значительно ниже, чем на поддержанные автомобили. В обновлении автопарка граждан напрямую заинтересовано государство, ведь производство новых автомобилей обеспечивает рост занятости населения, развитие промышленности в стране и рост ВВП.

К 2009 году Правительство Российской Федерации берет вопрос по развитию автомобильного производства в России в свои руки. Гражданам предлагается государственная программа субсидирования кредитов на новые автомобили, а также возможность утилизации старого автомобиля и получения скидки на новый. Тем самым, решая не только вопрос с развитием автомобильной промышленности, но и обеспечением безопасности на дорогах. Прогресс не стоит на месте, количество автолюбителей в стране за последние 25 лет значительно выросло, как и требования к автомобилям, например, к

обеспечению безопасности всех пассажиров, т.к. средняя скорость значительно увеличилась.

Основной проблемой развития автокредитования в России можно отметить кризисные ситуации, так, например, в 2008 году продажи автомобилей значительно снизились, как и в 2015-2016 годах. С одной стороны, спад спроса на новые автомобили у населения и, как следствие, стагнация рынка автомобилей как новых, так и поддержанных. Стоит отметить, что рынок новых автомобилей напрямую зависит от рынка поддержанных. Для населения значительно проще задумываться о приобретении нового автомобиля, когда у них уже есть автомобиль в пользовании.

При возникновении затяжных продаж старых автомобилей, по опыту многих, продажа может достигать нескольких месяцев и даже лет, приобретение нового автомобиля откладывается до момента продажи старого. Эту проблему научились решать, основываясь на европейском опыте: услуга trade-in. Дилерский центр забирает старый автомобиль клиента и предоставляет новый автомобиль, за вычетом стоимости старого автомобиля. Услуга получила массовое распространение в России в 2010 году.

По сравнению с европейской услугой trade-in, российская претерпела некоторые изменения: сдать можно автомобиль абсолютно любой марки, а не только аналогичной приобретаемому автомобилю, во втором случае, возможно предоставление дополнительных привилегий от производителя за приверженность бренду.

Повышение ключевой ставки Центрального Банка Российской Федерации в конце 2014 года повлекло за собой рост процентных ставок по автокредитованию до 25%. Следовательно, спрос на приобретение автомобилей в кредит значительно снизился, как и продажи автомобилей. Как говорилось ранее, для поддержания автомобильного рынка, Правительством было принято решение о запуске программы государственной программы субсидирования автокредитов. Следующие два года государственная поддержка регулярно продлевалась, что позволило преодолеть кризисный период и сохранить

российский автомобильный рынок, его разнообразие и конкурентные предложения. Государственная программа предлагалась на срок кредитования до трёх лет, с первоначальным взносом от 20% стоимости автомобиля. Ставки по автокредитам была зафиксирована государством на уровне 7,33%, что меньше ставки на автокредитование без поддержки государства составляет разницу от 6.9%. Вероятность одобрения по кредитам в последующие два года повышалась вместе с размером первоначального взноса, иными словами, чем больше первоначальный взнос, тем больше вероятность положительного решения по предоставлению кредита. Следует отметить, что с 2014 года предоставление автокредитов стало возможно только в национальной валюте.

По итогу 2015 года банками было обработано более 900 тыс. заявок на предоставление автокредитов, из которых более половины были одобрены. Сроки рассмотрения заявок расположились в диапазоне от часа до двух рабочих дней. Российские банки работают над совершенствованием во всех возможных направлениях, в том числе и в сокращении времени принятия решения. За 2 года были внедрены инновационные механизмы, благодаря которым время принятия решения по кредиту сократилось и отныне составляет от нескольких минут до трёх часов. Что касается подписания кредитного договора, также появилась возможность оперативного принятия решения и подписания кредита день в день. Крупнейшие банки уже активно используют данные разработки в повседневной работе. Банки кредиторы становятся более клиент-ориентированными.

Среди предложений банка по сопровождению клиентов после получения кредита входит не только круглосуточная техническая поддержка, но и возможность решения срочных вопросов без визита в отделение банка. Так, например, действующая ранее возможность досрочного погашения автокредита со второго дня кредитования была доступна при написании заемщиком заявления и личном обращении в банк. Прогресс не стоит на месте и сегодня достаточно совершить звонок в колл-центр и подтвердить своё намерение выплатить кредит досрочно, специалистом банка будут внесены изменения.

Большинство банков предлагают наиболее удобные варианты погашения автокредита, от привычных платежей в отделении банка либо банков партнёров, до предоставления карты банка, на которую необходимо будет вносить денежные средства для списания. Наиболее тяжелым годом для автомобильного рынка оказался 2015 год, когда покупательская способность населения резко ухудшилась. Дорогостоящие приобретения многие потребители отложили, как говорят в народе, «до лучших времен», образовав тем самым группу населения с отложенной потребностью. К слову, снижение покупательской способности повлияло не только на дорогостоящие товары, но и на товары массового потребления, что можно было наблюдать вокруг нас: сокращения производства и рабочих мест, ликвидация торговых точек, и автоцентров в том числе.

В Тюмени были прекращены продажи в некоторых дилерских центрах: Subaru, Honda, Chevrolet, Opel, и это далеко не весь список. Многие официальные дилеры сумели удержаться только за счет сервисного обслуживания уже приобретенных автомобилей. Наряду с этим, банки кредиторы ужесточили список требований, предоставляемых к заемщикам: хорошая кредитная история, определенный уровень дохода (зависит от приобретаемого автомобиля), место трудоустройства и насколько давно трудоустроен заемщик.

Для компенсирования потерь, вызванных снижением спроса на новые автокредиты, а также для покрытия возникающей просроченной задолженности по уже выданным автокредитам, банками кредиторами было принято решение о повышении процентной ставки в 2015 автокредитования на 2-3% и увеличение первоначального взноса на 10%. Дополнительно усугублял и без того трудную ситуацию резкий рост цен на автомобили, что еще более негативным образом отражалось на продажах автомобилей как за наличный расчет, так и в кредит.

В связи со сложившейся тяжелой ситуацией на рынке новых автомобилей, многие работники сферы автобизнеса прогнозировали

возникновение положительной тенденции на рынке поддержанных автомобилей. Однако существует ряд факторов, сдерживающих развитие кредитования данных автомобилей. Основополагающий фактор – специфичные риски, присущие поддержанным автомобилям. С этим связаны и повышенные процентные ставки, в сравнении с новыми автомобилями. Предложения по автокредитованию начинаются от 17% годовых и захватывают диапазон до 25%. Как показывает практика, при относительно одинаковой стоимости автомобилей, выгоднее приобретать новый автомобиль: меньше процентная ставка, а значит меньше переплата по автокредиту, новый автомобиль находится на гарантии, что позволяет забыть о дополнительных затратах, в отличие от поддержанного. Для покупателей становится выгоднее приобрести автомобиль с привлечением потребительского кредита, для компенсации недостающих средств для приобретения авто.

На сегодняшний день банки кредиторы менее ориентированы на рынок автомобилей, бывших в употреблении, и предъявляют ряд жестких требований, основополагающим из которых является возраст автомобиля. На момент погашения кредита возраст автомобиля не должен превышать 10 лет. Под данную категорию попадает далеко не весь рынок автомобилей. На сегодняшний день отмечена тенденция развития кэптивных банков. Простыми словами, кэптивные банки представляют собой кредитные организации, работающие, как правило, от автопроизводителя только в автомобильной сфере. Такими банками являются: Тойота Банк, Фольксваген Банк, БМВ Банк и многие другие. Отличительной особенностью является прямая зависимость кэптивных банков от состояния сферы их работы, то есть ситуация на автомобильном рынке напрямую влияет на благосостоянии такого кредитора. На мой взгляд, такая тенденция благоприятно сказывается на автомобильном рынке: кредитор всегда заинтересован в реализации автомобилей, предлагая условия выгоднее, чем универсальные банки. Лидеры рынка автокредитования тоже не стоят на месте, крупнейшими банковскими группами были выделены банки, специализирующиеся на предоставлении одного вида кредитования. К

ярчайшим представителям можно отнести Сетелем Банк и Русфинанс Банк. По проведенному анализу во второй главе можно проследить, то что данные банки регулярно занимают лидирующие позиции по количеству выданных кредитов, имея в своём кредитном портфеле более 70% автокредитов. По мнению работников сферы автокредитования, за такими банками будущее. За последнее десятилетие рынок автокредитования совершил огромный шаг вперед. Стоит отметить и совершенствование законодательной базы, которое постепенно совершенствуется.

Одним из значительных изменений можно отметить возможность постановления на учет автомобиля, даже при нахождении не в своём регионе. Ни для кого не секрет, что стоимость новых автомобилей определяет каждый дилер самостоятельно. Прайсовая стоимость, диктуемая производителем, является рекомендованной, и как правило, минимальной. Нередко случается, что при звонке официальному дилеру в соседний регион можно приобрести автомобиль с колоссальной выгодой, в сравнении с регионом проживания.

За последнее время отмечается стабилизация рынка автокредитования, развитие здоровой конкуренции за покупателя, дополнительные предложения для облегчения жизни заемщика. Однако всегда есть куда стремиться, и как говорится в знаменитом высказывании «нет предела совершенству». 2017 год показал большую эффективность работы государственных поддержек, а благодаря отложенному спросу, который сформировался за последние 3 года, показатели продаж автомобилей показали рост. Количество автомобилей, проданных с привлечением автокредита превысило 50% реализованных авто.

На следующий годы государственная поддержка также продолжит действовать, только без субсидирования процентных ставок. Результат, показанный программами «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль» оказались впечатляющими и программы были прекращены досрочно. По официальным данным, количество автомобилей, приобретенных с привлечением этих программ превысило 55 тыс. автомобилей за три месяца действия программ. Дата начала государственной программы еще не

обозначена. Минпромторг принял решение об увеличении стоимости автомобилей, попадающих под участие в государственной программе «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль» до полутора миллионов рублей, с действующих ранее 1 450 000 рублей. Гражданам, попадающим под условия государственной программы, а именно не имеющих автомобиль ранее в собственности либо имеющих двух и более детей, и не приобретаемых новый автомобиль в этом календарном году, будет предложено сократить первоначальный взнос на 10% от стоимости автомобиля, при этом субсидирования процентной ставки не будет. Обозначен максимально допустимый порог процентной ставки в 17%, что даёт право банкам самостоятельно диктовать условия кредитования, тем самым, создавая условия конкуренции на рынке самостоятельно [22].

В планах на будущие года отмечено также и субсидирование кредитов, только уже для иностранных граждан, приобретающих российские автомобили либо автомобили, собранные на территории России. Объем экспорт российских автомобилей за 3 квартала увеличился до 1 млрд долларов США, что является рекордным показателем в период современной истории. Государством планируется выделение 30 млрд рублей для поддержки автокредитования иностранных граждан. Такие меры было решено предпринять по ряду причин: основополагающей является увеличение оборотов автомобилестроения в России, обеспечение дополнительных мощностей и, как следствие, увеличение экспортируемых автомобилей, а также повышение узнаваемости российских брендов. Высоким потенциалом востребованности обладают грузовые автомобили, в частности КАМАЗ, и коммерческая техника, такая как автомобили марки ГАЗЕЛЬ. Не стоит забывать и о легковых автомобилях: отечественному производителю АВТОВАЗ удалось приблизиться к мировым тенденциям и во многом им соответствовать. Автомобили массового сегмента, а именно эконом-класса на равных конкурируют с такими мировыми брендами как Datsun, Nissan, Renault, Rawon и многими другими. В данной программе будут принимать участие не только автомобили российских марок, но и

иностранных, собранные на территории Российской Федерации. По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ» самым экспортируемым автомобилем по итогам первого полугодия был признан Skoda Yeti в количестве 10 110 автомобилей, что связано с популярностью модели на европейском рынке.

Автомобиль марки Skoda не производится в странах Европы. Заводы заточены для производства автомобиля Skoda Kodiaq, который значительно больше и выше классом. На втором месте расположилась «Нива», Lada 4x4, в количестве 2 283 автомобилей, и замыкает тройку лидеров Lada Vesta с показателем 1 141 автомобиль. Приоритетным направлением экспорта по итогу первого полугодия 2017 года признана Чехия, на которую приходится более половины всех вывезенных автомобилей (таблица 3.1). Следующими по значимости направлениями являются Украина и Латвия, занимающие 8,6% и 8,2% доли всех экспортируемых автомобилей соответственно. Всего в первом полугодии было вывезено около 19 тыс. автомобилей. На мой взгляд, с запуском программы субсидирования кредитования доля экспортируемых автомобилей возрастет, но не намного.

**Таблица 3.1**

**Приоритетные направления экспорта легковых автомобилей из России в первом полугодии 2017 года [16]**

| Страна      | Количество автомобилей, в шт. | Доля автомобилей, в % |
|-------------|-------------------------------|-----------------------|
| Чехия       | 10134                         | 53,80%                |
| Украина     | 1627                          | 8,60%                 |
| Латвия      | 1543                          | 8,20%                 |
| Ливан       | 1003                          | 5,30%                 |
| Венгрия     | 896                           | 4,80%                 |
| Китай       | 588                           | 3,10%                 |
| Мексика     | 531                           | 2,80%                 |
| Азербайджан | 344                           | 1,80%                 |
| Словакия    | 249                           | 1,30%                 |
| Германия    | 239                           | 1,30%                 |
| Прочие      | 1697                          | 9,00%                 |
| ИТОГО       | 18851                         |                       |

Автокредитование, как и любой иной вид кредитования, специфичен и несет в себе определенные особенности и проблемы, путем решения которых можно получить высокопроизводительный автомобильный рынок. В последние годы автокредитование развивается весьма интенсивно. По сравнению с ипотечным кредитованием, предъявляемые банками кредиторами требования не настолько жесткие, с чем связано более динамичное развитие. Рынок автокредитования берет ориентир на развитие залогового кредитования, которым являются ипотечное и авто кредитования. Ужесточение требований к заемщикам по не залогового кредитованию ориентирует клиентов прибегать к кредитным программам по определенным сферам, что способствует развитию каждого направления кредитования.

### **3.2 Рекомендации по совершенствованию системы автокредитования в России**

Автокредитование, на сегодняшний день, можно назвать одним из самых основных кредитных продуктов. Для его совершенствования государство и кредиторы регулярно проводят модернизации процессов и внедряют инновационные подходы к обеспечению автокредитования. Но, как известно, нет предела совершенству. С каждой стороны, принимающей участие в процессе автокредитования, можно внести свои предложения по совершенствованию данного процесса.

Так, например, с точки зрения конечного потребителя, то есть самого заемщика и собственника автомобиля, можно сделать следующие предложения по совершенствованию автокредитования. Как многим известно, банки кредиторы, принимающие участие в государственных программах, диктуют свои условия их предоставления. Как правило, одобрение банками подобных автокредитов происходит с автоматическим добавлением дополнительных

страховых продуктов банка, таких как страхование жизни, GAP-страхование и прочие продукты, несущие за собой дополнительные денежные затраты.

При оформлении кредита по государственной программе на 3 года, 3,5% всех выплат приходится на закрытие долга по дополнительным страховым продуктам, за всё время пользования автокредитом этот процент в среднем составляет около 11%. При приобретении автомобиля в кредит стоимостью 860 тыс. рублей, около 100 тыс рублей выплачивается за услуги дополнительного страхования. Безусловно, выгода приобретения автомобиля по государственной программе сохраняется, но ее объем значительно уменьшается. На мой взгляд, в подобных ситуациях стоит комплексно подходить к выбору заемщиков, которым необходимо обязательно включать подобные программы. Лицам, находящимся в предпенсионном и пенсионном возрасте, а также лицам, имеющим смертельные заболевания. Для реализации такого подхода, необходимо обеспечить сбор данных не только кредитной истории, как происходит сейчас через НБКИ, но и создать портал для кредиторов, с доступом к подобной информации.

Со стороны кредиторов, для упрощения принятия решений по кредитам, а также повышению вероятности выплаты займа на приобретение автомобиля без просрочек, обеспечить доступ к данным Пенсионного фонда и Федеральной налоговой службы России. Подобные меры приведут к получению более полной информации о заемщике и оценке его долговой нагрузки, а также, благодаря высоким технологиям, позволят принимать решение максимально быстро. С точки зрения развития автокредитования поддержанных автомобилей, можно определить несколько точек для сокращения рисков на данном рынке. Например, систематизировать и упорядочить налоговую базу движимого имущества, с привязкой к залоговым автомобилям. Данные изменения позволят свести к нулю возможность продажи автомобилей, находящихся в залоге у банков, выдающих кредиты на приобретение автомобиля ранее. Как говорилось ранее, тенденции к ориентированию кредиторов на залоговое кредитование весьма высоки, что прогнозирует

увеличение автокредитования как на новые автомобили, так и на бывшие в употреблении.

Еще одним фактором, неблагоприятно влияющим на развитие кредитования поддержанных автомобилей, является требования банков к возрасту автомобиля. На мой взгляд, для более основательного освоения этого сегмента автомобильного рынка следует учесть особенности каждой марки автомобиля и техническое состояние автомобиля. За последнее десятилетие рынок автомобильной промышленности в России активно развивается.

Во многих регионах страны мировые производители автомобилей локализуют производство, что способствует как уменьшению стоимости автомобилей и их приобретение становится более доступным для населения, так и решается вопрос с экономической ситуацией: увеличение рабочих мест и, как следствие, сокращение безработицы, дополнительные точки производства, что влечет за собой рост ВВП. Безусловно, локализация производства благоприятнейшим образом влияет на экономику страны в целом. Однако существует большой ряд автомобилей, производство которых расположено за пределами России. Стоимость на данные автомобили значительно выше, как и процентные ставки по автокредитам, которые составляют 12-19%.

В последнее время импортеры начали предлагать специальные условия и крупные скидки на приобретение импортируемых автомобилей. С точки зрения кредиторов, на мой взгляд, стоит рассмотреть возможности снижения ставки по кредитам на подобные автомобили, что будет способствовать повышению спроса и, как следствие, увеличению выдач таких автомобилей в кредит. Со стороны импортеров и государства, снижение стоимости на модели, не производимые в России можно решить путем локализации производства в России.

По опыту государственной программы по утилизации автомобилей, которая действовала до 2013 года, направленная на обновление автопарка страны, запустить подобную программу для владельцев не только отечественных автомобилей, но и автомобилей с правым рулем старше 15 лет.

Такие автомобили являются потенциальной угрозой на дорогах, т.к. технически исправных автомобилей очень мало, а содержание подобных автомобилей обходится владельцам как выплаты по кредиту за новый автомобиль. В Тюменской области таких автомобилей достаточно, но стоит отметить, что количество таких автомобилей постепенно уменьшается. Более полезной данная программа будет для восточных регионов страны, в которых 50% автомобилей и более с правым рулём.

В борьбе за клиента банки кредиторы предлагают всё более интересные условия кредитования. Так, например, многие банки идут навстречу клиентам в случае потери работы либо в случае возникновения временной нетрудоспособности: меняют дату внесения платежа, рассматривают отсрочку по платежам. Одним из предложений, которое может способствовать не столько развитию автокредитования, сколько расположению клиентов и доверию к банкам – это возможность рефинансирования автокредита в том же банке, в котором был оформлен первоначально, на максимально выгодных условиях. Данная услуга будет полезна при оформлении автокредита с остаточным платежом, когда выплата 40% стоимости автомобиля в последний месяц невозможна. В случае если заемщик исправно совершал платежи по кредиту и показал себя как надежный заемщик, банком предоставляется кредит на остаточную стоимость на льготных условиях, сегодня в ряде банков эти условия одинаковы для всех заёмщиков. Второй вариант проявления лояльности к заёмщику при решении приобрести новый автомобиль в дилерском центре, предоставление кредита на более выгодных условиях, чем сейчас есть на рынке. Такие программы сейчас начинают развиваться в банках от автопроизводителей.

Точек для роста и развития рынка автокредитования можно найти великое множество, взяв пример с европейской системы кредитования либо самостоятельно совершенствоваться. Как показывает практика, любое начинание требует официального регулирования. Законодательством

автокредитование как отдельный продукт не выделено, а рассматривается как потребительское кредитование в целом.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе написания выпускной квалификационной работы было выяснено, понятие и виды автокредитования. Рассмотрена история становления и развития данного вида потребительского кредитования на Российском кредитном рынке, а также определены его особенности. На основе теории было проведено наблюдение за динамикой изменения ситуации на автомобильном рынке. Также был проведен комплексный анализ по основным участникам - кредиторам рынка автокредитования за последние 6 лет с учетом изменений по объему и количеству выданных кредитов, уровень просроченной задолженности по уже выданным ранее кредитам, а также по размеру портфеля автокредитования и его доли в розничном кредитном портфеле.

Рассмотрен и проанализирован рынок автокредитования, на основе работы дилерского центра, как новых так и поддержанных автомобилей. В результате изучения особенностей автокредитования мною сделан вывод, что на сегодняшний день рынок автокредитования является одним из наиболее развивающихся видов залогового кредитования и активно поддерживается со стороны государства. История развития отечественного автокредитования насчитывает менее 25 лет, из которых активное развитие данный вид кредитования получил в последние 15 лет.

Автокредитование в России напрямую зависит от ряда факторов, в первую очередь это состояние экономики. Как было выяснено в ходе анализа, спад активности приобретения автомобилей, как за наличный расчет, так и в кредит, отмечен в кризисное время. За рассмотренный промежуток времени самым тяжелым периодом был 2015 – 2016 года, когда курс отечественной валюты был не стабилен по отношению к иностранным валютам. Сегодня автомобильный рынок показывает положительную тенденцию и самые высокие показатели в истории.

Автопроизводители предлагают новые выгодные модели автомобилей, рассчитанные на любой бюджет, дилерские центры готовы обеспечить самые

выгодные условия приобретения автомобилей, а кредитные организации, могут подобрать наиболее комфортный по ежемесячным платежам вид автокредита, при условии положительной кредитной истории заёмщика и иных требований, предъявляемыми банками, на момент оформления кредита.

Государственные поддержки автомобильного кредитования в России являются основополагающим рычагом развития данной сферы, что помогло преодолеть непростой для страны кризисный период с наименьшими потерями, как было выяснено в ходе проведенного в работе анализа. На сегодняшний день, автокредитование является одним из ключевых кредитных продуктов, что влечет за собой необходимость его совершенствования. В работе сформулированы рекомендации, которые могут способствовать развитию автокредитования.

Таким образом, задачи данной выпускной квалификационной работы выполнены, цель достигнута.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Конституция Российской Федерации» (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 21.07.2014 N 11-ФКЗ).
2. О банках и банковской деятельности: Федеральный закон от 02 декабря 1990 № 395-1 (ред. от 26.07.2017). Режим доступа: [www.consultant.ru/document/](http://www.consultant.ru/document/) (дата обращения: 21.05.2019).
3. О защите прав потребителей: Закон Российской Федерации от 07 февраля 1992 N 2300-1 (ред. от 01.05.2017). Режим доступа: [www.consultant.ru/document/](http://www.consultant.ru/document/) (дата обращения: 14.05.2019).
4. О кредитных историях: Федеральный закон от 30 декабря 2004 № 218 (ред. от 03.07.2016). Режим доступа: [www.consultant.ru/document/](http://www.consultant.ru/document/) (дата обращения: 14.05.2019). .
5. О несостоятельности (банкротстве): Федеральный закон от 26 октября 2002 № 127 (ред.от от 29.07.2017). Режим доступа: [www.consultant.ru/document/](http://www.consultant.ru/document/) (дата обращения: 16.05.2019).
6. О персональных данных: Федеральный закон от 27 июля 2006 № 152 (ред. от 29.07.2017). Режим доступа: [www.consultant.ru/document/](http://www.consultant.ru/document/) (дата обращения: 16.05.2019).
7. О потребительском кредите (займе): Федеральный закон от 21 декабря 2013 № 353 (ред. от 03.07.2016). Режим доступа: <http://www.consultant.ru/document/> (дата обращения: 27.05.2019).
8. О рекламе: Федеральный закон от 13 марта 2006 № 38 (ред. от 29.07.2017). Режим доступа: [www.consultant.ru/document/](http://www.consultant.ru/document/) (дата обращения: 27.05.2019).
9. Об организации страхового дела в Российской Федерации: Закон Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 (ред. От 26.07.2017). Режим доступа: [www.consultant.ru/document/](http://www.consultant.ru/document/) (дата обращения: 11.05.2019).

10. Об электронной цифровой подписи: Федеральный закон от 10 января 2002 № 1 (ред. от 23.06.2016). Режим доступа: [www.consultant.ru/document/](http://www.consultant.ru/document/) (дата обращения: 13.05.2019).
11. Гражданский кодекс Российской Федерации (части первая и вторая) по состоянию на 22 июня 2016 года. Режим доступа: [www.consultant.ru/document/](http://www.consultant.ru/document/) (дата обращения: 16.05.2019).
12. О внесении изменений в Правила предоставления из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2015 - 2017 годах физическим лицам на приобретение автомобилей: Постановление Правительства РФ от 07 июля 2017 №808. Режим доступа: <https://cdnimg.rg.ru/pril/142/56/52/pril.pdf> (дата обращения: 16.05.2019).
13. О предоставлении из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2015 году физическим лицам на приобретение автомобилей, в рамках подпрограммы «Автомобильная промышленность» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности»: Постановление Правительства РФ от 16 апреля 2015 № 364. Режим доступа: <http://www.government.ru/docs/28269> (дата обращения: 04.06.2019).
14. Агеева, Н. А. Деньги. Кредит. Банки : учебное пособие / Н. А. Агеевна. – М., 2015. – 160 с.
15. Агентство экономической информации ПРАЙМ. [Электронный ресурс] режим доступа: <https://1prime.ru/experts/> (дата обращения: 21.05.2019).
16. Аналитическое агентство «АВТОСТАТ». [Электронный ресурс] режим доступа: <https://www.autostat.ru/> (дата обращения: 05.06.2019)..
17. Алексеева, Д. Г. Банковское кредитование : учебник / Д. Г. Алексеева, С. В. Пыхтин. – М., 2017. – 128 с.

18. Бибикова, Е. А. Кредитный портфель коммерческого банка : учебное пособие / Е. А. Бибикова, С. Е. Дубова. – М., 2012. – 128 с.
19. Дегтяренко, Ю. С. Тенденции развития потребительского кредитования в России. [Электронный ресурс] / Ю. С. Дегтяренко // Электронный сборник статей по материалам XXXVI студенческой международной заочной научно-практической конференции. – 2015. №9(36). – С. 85-88  
Режим доступа: [http://sibac.info/archive/economy/9\(36\).pdf](http://sibac.info/archive/economy/9(36).pdf) (дата обращения: 18.05.2019).
20. Дубровская, А. Куда мы едем [Электронный ресурс] / А. Дубровская // Банки.ру – 2016. Режим доступа: <http://www.banki.ru/news/daytheme/?id=9042805> (дата обращения: 19.05.2019).
21. Жабина, О. А. Перспективы потребительского кредитования на современном этапе в РФ / О.А. Жабина, Н.Э. Ухварина, Т.В. Красовская // Молодой ученый. – 2014. – № 1. – С. 365–366.
22. Информационное агентство «ТАСС» [Электронный ресурс] режим доступа: <http://tass.ru/ekonomika/4757804> (дата обращения: 26.05.2019).
23. Информационный портал Банки.ру [Электронный ресурс] режим доступа: <http://www.banki.ru/> (дата обращения: 13.05.2019).
24. Информационный портал Газета.ру [Электронный ресурс] режим доступа: <http://www.gazeta.ru/> (дата обращения: 26.05.2019).
25. Информационный портал РБК [Электронный ресурс] режим доступа: <http://www.autonews.ru/news/> (дата обращения: 02.06.2019).
26. Информационный портал Программа утилизации в России [Электронный ресурс] режим доступа: <http://программаутилизации.рф/news/programma-utilizacii-avtomobilej-v-2017-godu/> (дата обращения: 11.05.2019).
27. Информационный портал «Государственный автокредит» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://programmaavtokreditovaniya.ru/> (дата обращения: 30.05.2019).

28. Костякова Е. Вопрос эксперту: что ожидает авторынок России в 2017 году? [Электронный ресурс] / Е. Костякова // Автостат – 2017. Режим доступа: [https://www.autostat.ru/editorial\\_column/28697/](https://www.autostat.ru/editorial_column/28697/) (дата обращения: 30.05.2019).
29. Лаврушин, О. И. Банковское дело : учебное пособие / О. И. Лаврушин, Н. И. Валенцева. – М., 2016. – 800 с.
30. Лаврушин, О. И. Осуществление кредитных операций : учебник / О. И. Лаврушин. – М., 2017. – 242 с.
31. Литвиненко, С. Стоит ли покупать автомобиль при падающем рубле [Электронный ресурс] / С. Литвиненко // РБК.ru – 2014. Режим доступа: <https://www.rbc.ru/opinions/economics/12/11/2014/54637419cbb20f49749afa46> (дата обращения: 12.05.2019).
32. Лобода, В. Динамика цен легковых автомобилей в России [Электронный ресурс] / В. Лобода // Автостат – 2017. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/30594/> (дата обращения 16.05.2019).
33. Лобода, В. Лидеры авторынка России за 9 месяцев 2017 года [Электронный ресурс] / В. Лобода // Автостат – 2017. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/31681/> (дата обращения: 24.05.2019).
34. Ломакин, Д. Автокредиты вкатываются в кризис [Электронный ресурс] / Д. Ломакин // Газета.ru – 2015. Режим доступа: [https://www.gazeta.ru/auto/2015/03/25\\_a\\_6614017.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2015/03/25_a_6614017.shtml) (дата обращения: 10.05.2019).
35. О «Памятке заемщика по потребительскому кредиту»: Письмо Центрального банка Российской Федерации от 05 мая 2008 N 52-Т. Режим доступа: <http://base.garant.ru/12160292/> (дата обращения: 23.05.2019).
36. О порядке формирования кредитными организациями резервов на возможные потери по ссудам, ссудной и приравненной к ней задолженности: Положение Банка России от 28 июня 2017 г. № 590-П.

- Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/> (дата обращения: 10.06.2019).
37. Орлов, И. Автовладельцы заехали в кредит [Электронный ресурс] / И. Орлов // РБК.ru – 2016. Режим доступа: <https://www.rbc.ru/newspaper/2016/10/21/580889fd9a79476e9376f5c2> (дата обращения: 30.05.2019).
38. Официальный сайт АО «Национальное бюро кредитных историй» [Электронный ресурс] режим доступа: <https://www.nbki.ru/> (дата обращения: 03.05.2019).
39. Официальный сайт ООО «Русфинанс Банк» [Электронный ресурс] режим доступа: <https://www.rusfinancebank.ru/ru/auto-credit.html> (дата обращения: 07.05.2019).
40. Официальный сайт ПАО «ВТБ 24» [Электронный ресурс] режим доступа: <https://www.vtb24.ru/autocredit/> (дата обращения: 07.05.2019).
41. Погорелова Ю. Автокредит без тормозов [Электронный ресурс] / Ю. Погорелова // Коммерсант.ru – 2011. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/1684763> (дата обращения: 11.05.2019).
42. Распопова, А. Скидку на кредитные автомобили дадут 55 тысяч раз [Электронный ресурс] / А. Распопова // Газета.ru – 2017. Режим доступа: [https://www.gazeta.ru/auto/2017/11/27\\_a\\_11009372.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2017/11/27_a_11009372.shtml) (дата обращения: 21.05.2019).
43. Сайт Центрального банка Российской Федерации. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.cbr.ru> (дата обращения: 03.05.2019).
44. Соколов, Б. И. Деньги. Кредит. Банки : учебник для бакалавров / Б. И. Соколов. – М., 2013. – 288 с.
45. Тавасиев, А. М. Банковское кредитование : учебник / А. М. Тавасиев, Т. Ю. Мазурина, В. П. Бычков. – М. 2017. – 368 с.
46. Турбанов, А. В. Кредитная автомобилизация // Банковское дело. – 2010. – №9. – С. 14-17.

47. Тимерханов, А. Крупнейшее направление экспорта авто из России [Электронный ресурс] / А. Тимерханов, Автостат – 2017. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/30558/> (дата обращения: 11.05.2019).
48. Федеральная служба государственной статистики. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 05.06.2019).
49. Хоменко, Е. Г. Финансово-правовое регулирование создания и функционирования национальной платежной системы России : монография / Е. Г. Хоменко. – М., 2017. – 252 с.
50. Чупров, А. Минпромторг в 2018 году изменит условия программы льготного автокредитования [Электронный ресурс] / А. Чупров // Автостат – 2017. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/32219/> (дата обращения: 05.06.2019).
51. Чупров, А. Правительство планирует субсидировать кредиты иностранным покупателям российских машин [Электронный ресурс] / А. Чупров // Автостат – 2017. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/31532/> (дата обращения: 21.05.2019).
52. Шевчук, Д. А. Автокредит: технологии получения / Д. А. Шевчук. – СПб., 2010. – 324 с.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Изменение доли автомобилей, купленных в кредит в регионах с наибольшими объемами автокредитования в 2015 году [38]

| Регион               | Количество<br>выданных<br>автокредит<br>ов в янв.-<br>июнь 2015 | Средний<br>размер<br>выданного<br>автокредита<br>(июнь 2015<br>г.) | Доля кредитных продаж |            |                      |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------|----------------------|
|                      |                                                                 |                                                                    | 1 кв. 2015            | 2 кв. 2015 | Изменени<br>е (разы) |
| г. Москва            | 17761                                                           | 715233р.                                                           | 12,8%                 | 21,9%      | 1,7                  |
| г. Санкт-Петербург   | 12819                                                           | 614187р.                                                           | 27,2%                 | 41,2%      | 1,5                  |
| Московская область   | 12647                                                           | 633038р.                                                           | 19,8%                 | 34,0%      | 1,7                  |
| Республика Татарстан | 12097                                                           | 400079р.                                                           | 31,1%                 | 53,2%      | 1,7                  |
| Респ. Башкортостан   | 8041                                                            | 415180р.                                                           | 28,2%                 | 58,8%      | 2,1                  |
| Самарская область    | 7770                                                            | 412421р.                                                           | 24,8%                 | 45,4%      | 1,8                  |
| Нижегородская обл.   | 6889                                                            | 441786р.                                                           | 33,9%                 | 54,8%      | 1,6                  |
| Краснодарский край   | 5671                                                            | 580911р.                                                           | 18,7%                 | 35,39%     | 1,9                  |
| Свердловская область | 5658                                                            | 510897р.                                                           | 23,5%                 | 43,6%      | 1,9                  |
| Челябинская область  | 5485                                                            | 442828р.                                                           | 28,7%                 | 52,3%      | 1,8                  |
| Ростовская область   | 4789                                                            | 550817р.                                                           | 20,9%                 | 40,6%      | 1,9                  |
| Пермский край        | 3910                                                            | 478217р.                                                           | 24,7%                 | 49,6%      | 2,0                  |
| Волгоградская обл.   | 3737                                                            | 443221р.                                                           | 25,9%                 | 52,9%      | 2,0                  |
| Ленинградская обл.   | 3470                                                            | 562376р.                                                           | 42,1%                 | 70,5%      | 1,7                  |
| Оренбургская обл.    | 3347                                                            | 428414р.                                                           | 24,2%                 | 53,1%      | 2,2                  |
| Удмуртская респ.     | 3143                                                            | 383691р.                                                           | 33,4%                 | 64,4%      | 1,9                  |
| Воронежская область  | 3015                                                            | 466575р.                                                           | 18,3%                 | 38,5%      | 2,1                  |
| Саратовская область  | 2995                                                            | 468135р.                                                           | 21,4%                 | 42,0%      | 2,0                  |
| Ставропольский край  | 2893                                                            | 529085р.                                                           | 18,8%                 | 38,2%      | 2,0                  |
| Ханты-Мансийский АО  | 2772                                                            | 621010р.                                                           | 19,3%                 | 38,7%      | 2,0                  |
| Тульская область     | 2526                                                            | 459751р.                                                           | 27,0%                 | 48,3%      | 1,8                  |
| Кемеровская область  | 2434                                                            | 486003р.                                                           | 22,9%                 | 42,4%      | 1,9                  |
| Чувашская республика | 2313                                                            | 392637р.                                                           | 34,5%                 | 59,0%      | 1,7                  |

Продолжение приложения 1

|                       |      |          |       |       |     |
|-----------------------|------|----------|-------|-------|-----|
| Тюменская область     | 2266 | 451481р. | 27,3% | 49,9% | 1,8 |
| Красноярский край     | 2202 | 567887р. | 20,7% | 39,8% | 1,9 |
| Рязанская область     | 2154 | 478067р. | 25,9% | 47,3% | 1,8 |
| Владимирская область  | 2131 | 447568р. | 27,6% | 49,5% | 1,8 |
| Кировская область     | 2014 | 409744р. | 30,1% | 51,6% | 1,7 |
| Новосибирская область | 1961 | 523927р. | 19,6% | 40,7% | 2,1 |
| Пензенская область    | 1928 | 414729р. | 25,1% | 48,8% | 1,9 |
| Тверская область      | 1912 | 550551р. | 27,7% | 51,0% | 1,8 |
| Белгородская область  | 1872 | 490047р. | 18,9% | 40,2% | 2,1 |
| Ярославская область   | 1860 | 422248р. | 24,9% | 49,5% | 2,0 |
| Ульяновская область   | 1828 | 417120р. | 26,1% | 50,4% | 1,9 |
| Иркутская область     | 1783 | 550858р. | 22,3% | 45,2% | 2,0 |
| Омская область        | 1613 | 479766р. | 17,5% | 39,6% | 2,3 |
| Липецкая область      | 1597 | 418469р. | 22,0% | 42,4% | 1,9 |
| Архангельская область | 1558 | 511277р. | 27,5% | 47,4% | 1,7 |
| Вологодская область   | 1546 | 437176р. | 24,8% | 43,9% | 1,8 |
| Алтайский край        | 1447 | 458956р. | 23,0% | 47,2% | 2,1 |
| Тамбовская область    | 1384 | 457972р. | 19,5% | 41,8% | 2,1 |
| Калужская область     | 1378 | 523296р. | 20,2% | 43,0% | 2,1 |
| Ивановская область    | 1312 | 524480р. | 27,8% | 53,5% | 1,9 |
| Республика Марий Эл   | 1279 | 405078р. | 39,9% | 60,3% | 1,5 |
| Брянская область      | 1263 | 456156р. | 24,0% | 46,0% | 1,9 |
| Смоленская область    | 1219 | 490876р. | 26,9% | 47,7% | 1,8 |
| Курская область       | 1167 | 444079   | 18,9% | 41,7% | 2,2 |
| Республика Коми       | 1156 | 545610р. | 25,7% | 47,8% | 1,9 |
| Астраханская область  | 1122 | 442785р. | 21,9% | 47,5% | 2,2 |
| Калининградская обл.  | 1031 | 518058р. | 26,4% | 46,4% | 1,8 |