

Обзор рынка новых легковых автомобилей в России и прогнозы его развития

Стенли Рут

19 января 2012 года

Содержание

1. Обзор мирового автомобильного рынка
2. Обзор российского рынка новых легковых автомобилей
3. Перспективы развития российского автомобильного рынка
4. Заключение

Обзор мирового автомобильного рынка

1

Мировой рынок легковых автомобилей

106 млн

Прогнозируемый
объем производства
легковых
автомобилей
в 2018 году

5,3%

Совокупный
среднегодовой темп
роста производства
легковых автомобилей
в 2011 – 2018 гг.

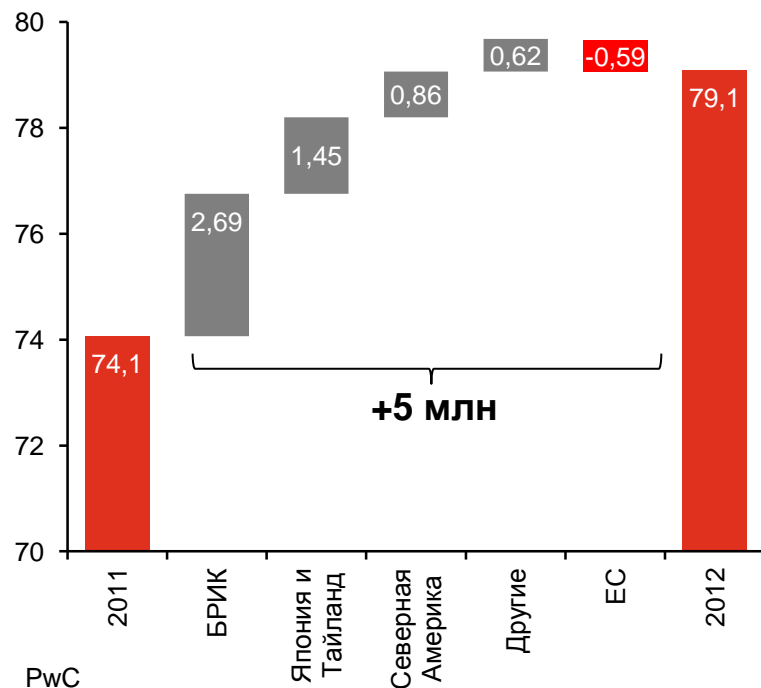
83%

Вклад
быстроразвивающихся
стран в рост
рынка в
2011 – 2018 гг.

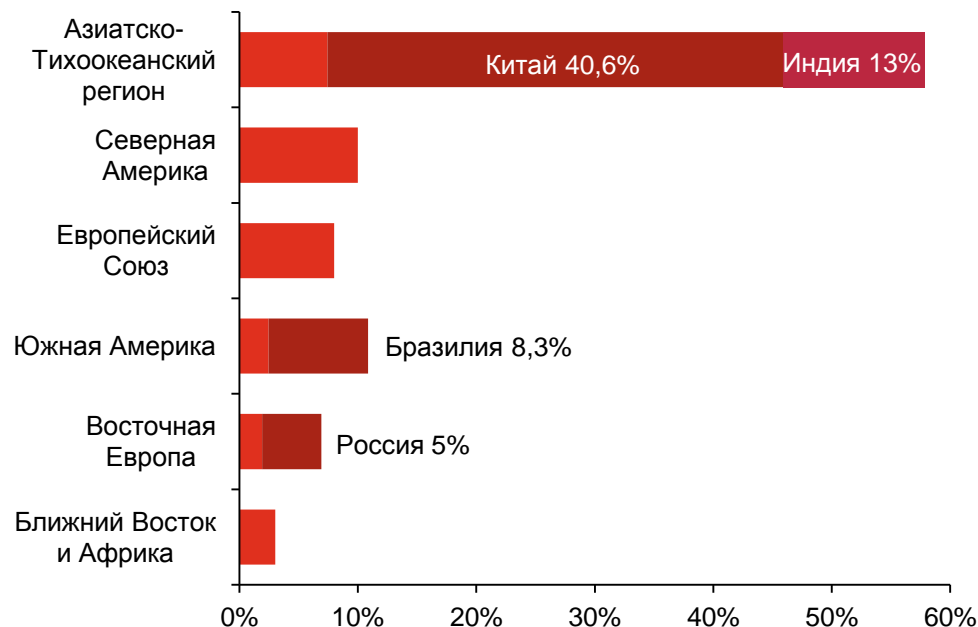
Рост мирового производства легковых автомобилей

- Рост мирового производства автомобилей в 2012 году по сравнению с 2011 годом ожидается на уровне 7%.
- Во многом это связано с продолжающимся ростом спроса в Китае и Индии, восстановлением рынка в США, а также общемировым ростом спроса на премиальные бренды.
- Экономические трудности в ЕС, вероятно, приведут к снижению производства легковых автомобилей в регионе в 2012 году. Неопределенность относительно долгового кризиса и мер бюджетной экономии могут сдерживать рост рынка.

Прогноз производства легковых автомобилей, изменение производства по регионам в период 2011-2012 гг., млн штук



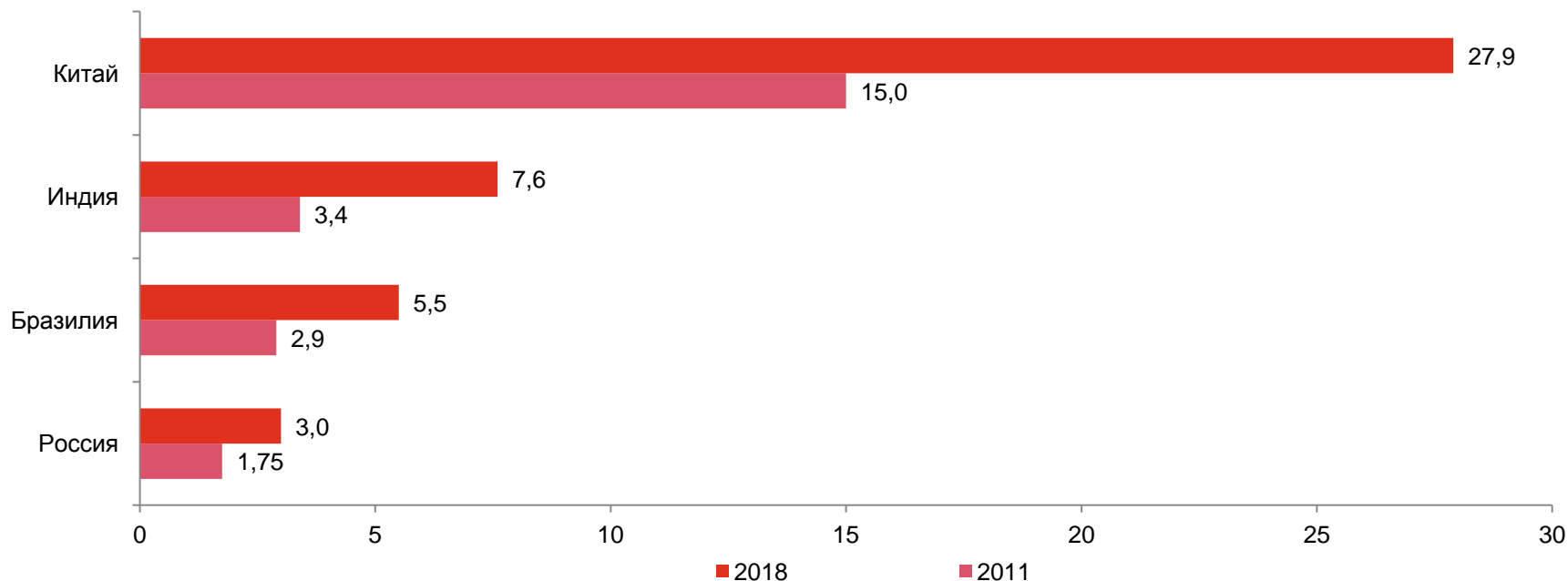
Вклад в мировой рост производства по регионам в период 2011-2018 гг., %



Производство легковых автомобилей в странах БРИК

- В период до 2018 года прирост производства легковых автомобилей в Китае превысит совокупный прирост производства в Индии, Бразилии и России.
- Чтобы конкурировать с Китаем, страны выбирают различные способы, такие как предложение уникальных продуктов и/или введение требований по локализации.

Изменение производства легковых автомобилей в странах БРИК в 2018 году по сравнению с 2011 годом, млн штук

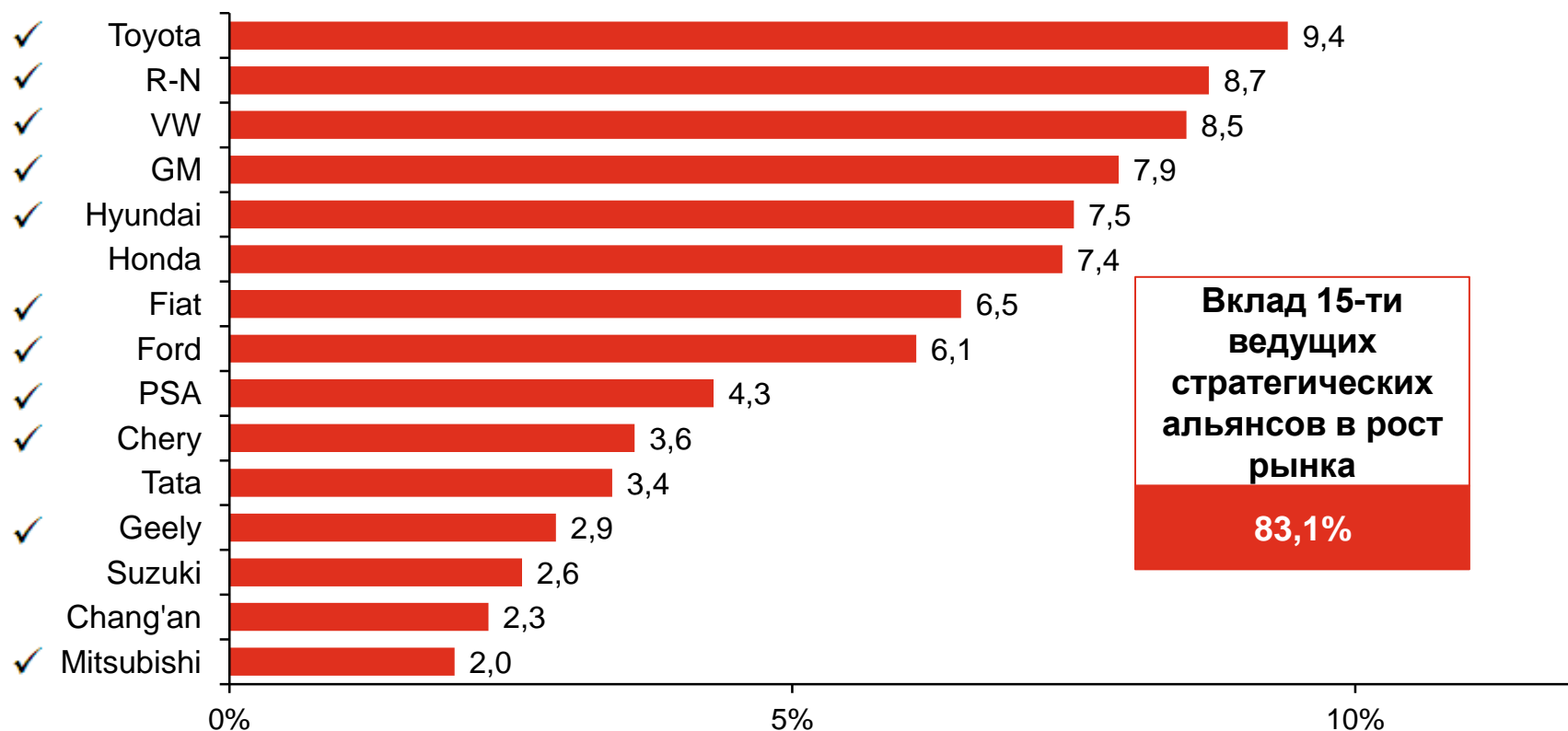


Источник: Autofacts

Международные стратегические альянсы

11 из 15 стратегических альянсов имеют сборочные производства в России

Вклад в рост рынка 15-тью ведущими стратегическими альянсами* в 2011 – 2016 гг., %



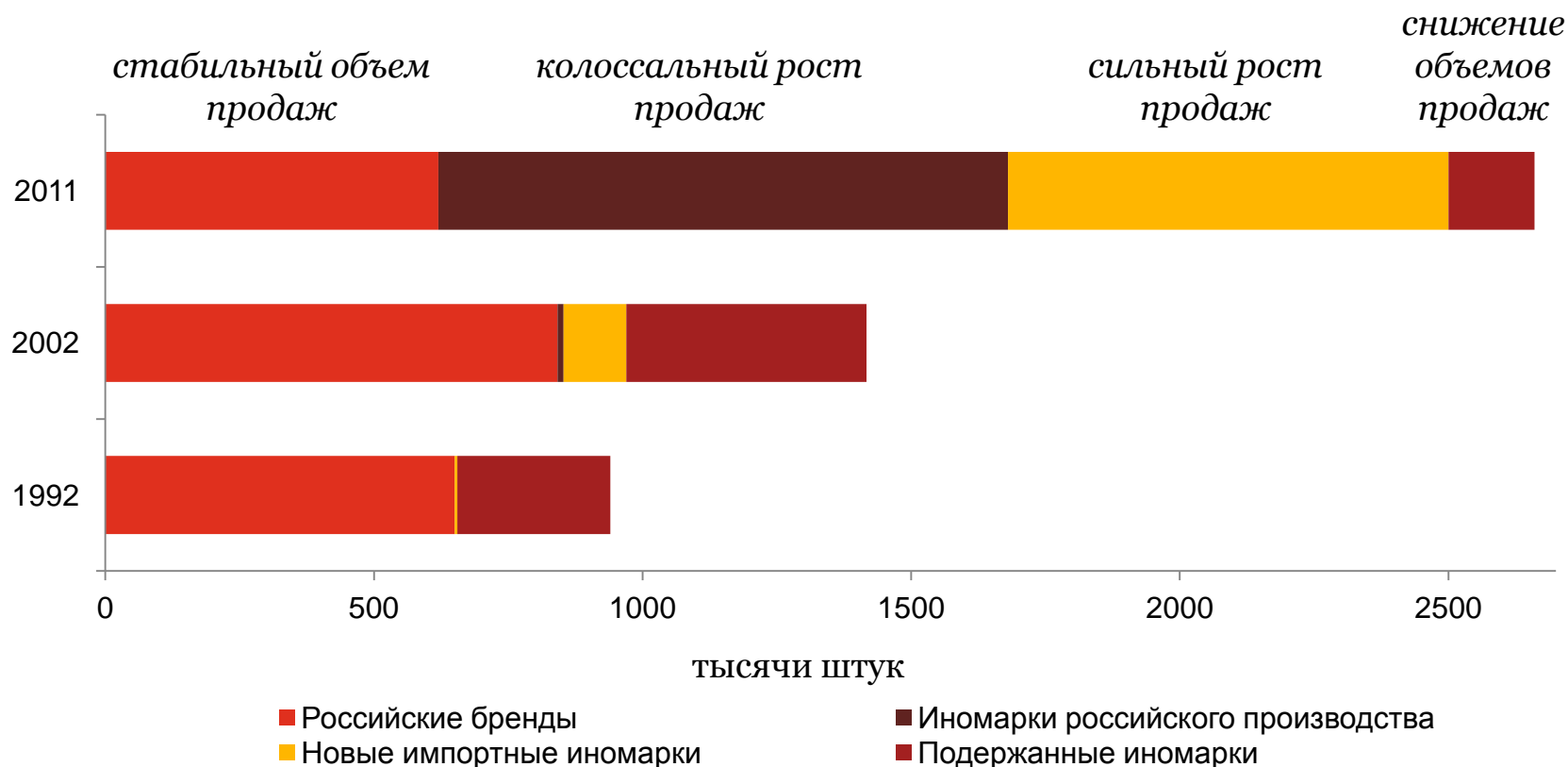
*R-N = Renault-Nissan. **Chrysler Group LLC** относится к стратегическому альянсу **Fiat**

Обзор российского рынка новых легковых автомобилей

2

Трансформация российского автомобильного рынка за последние 20 лет

Сравнение объемов продаж легковых автомобилей в России по сегментам в 1992, 2002 и 2011 годах, тыс. штук



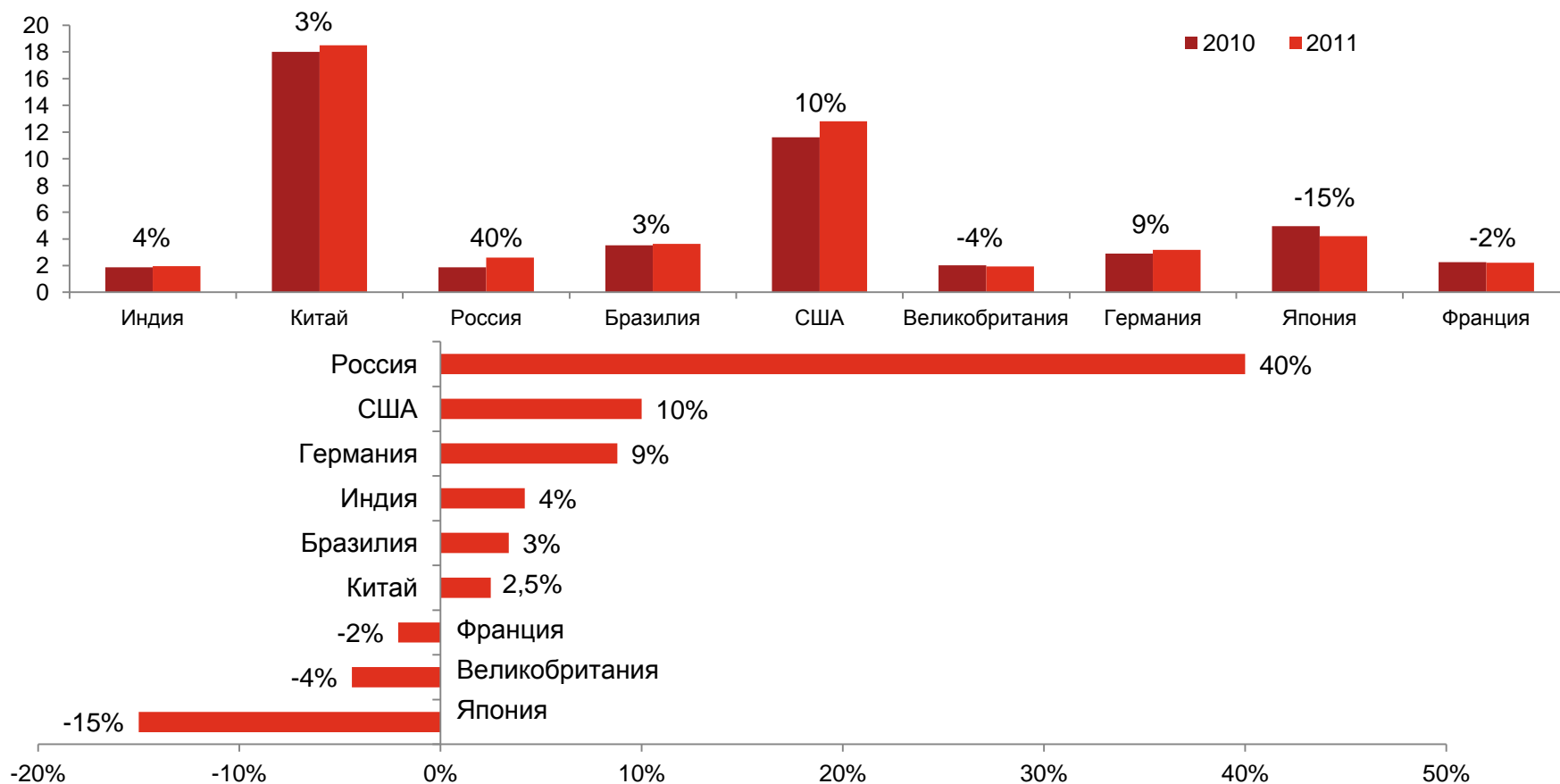
Источники: АЕБ, Госкомстат, ГТК, АСМ-Холдинг, Автостат, данные PwC

PwC

Российский авторынок

Год восстановления

Динамика изменения продаж автомобилей на основных рынках в 2011 году, млн штук



Итоги 2011 года в России

Покупали больше и по более высокой цене

- В 2011 году продажи новых легковых автомобилей выросли на 40% в количественном выражении и на 70% – в денежном по сравнению с 2010 годом.
- Позитивная динамика связана с такими факторами, как программы утилизации и субсидирования кредитов, доступное кредитование, рост экономики и снижение безработицы.
- В последние месяцы объем продаж автомобилей российских брендов начал снижаться из-за завершения программы утилизации.
- Из-за активного роста внутреннего производства иномарок рост их продаж составил 70% в количественном выражении и 98% – в денежном.

Категории автомобилей*	Тыс. штук			Млрд долл. США		
	янв-дек 2011 г.	янв-дек 2010 г.	Изменение	янв-дек 2011 г.	янв-дек 2010 г.	Изменение
Российские автомобили	620	560	11%	6,9	5,2	33%
Иномарки российского производства	1040	610	70%	23,7	12,0	98%
Импорт новых автомобилей	840	610	38%	28,3	17,4	63%
ИТОГО	2500*	1780	40%	58,9	34,6	70%

*без учета коммерческих автомобилей

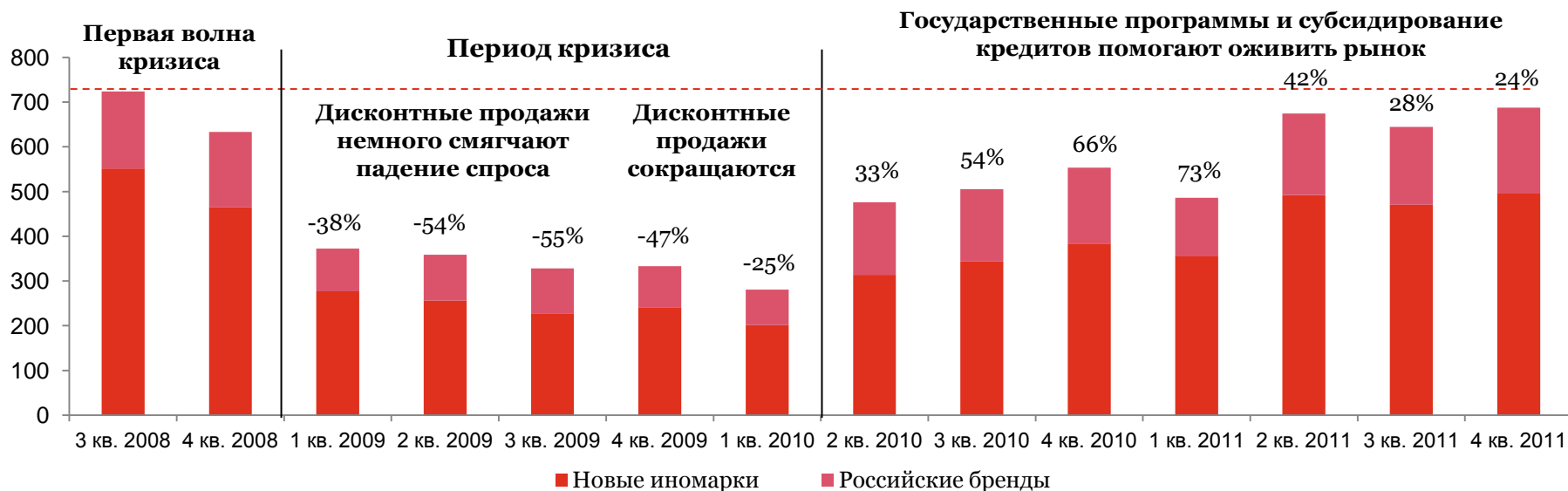
Источники: АЕБ, Госкомстат, ГТК, АСМ-Холдинг, Автостат, данные PwC

Поквартальные продажи автомобилей

На пути к докризисным показателям

- На протяжении последних двух лет происходило активное оживление рынка благодаря стимулирующим государственным мерам и возрастающему спросу (в том числе, и отложенному).
- Окончание программы утилизации и исчерпание эффекта «низкой базы» ведут к ожидаемому замедлению роста авторынка. Несмотря на общую положительную динамику, последние три квартала 2011 года демонстрировали заметное снижение темпов роста.

Продажи автомобилей в России с июля 2008 г. по декабрь 2011 г. и поквартальное сравнение с результатами предыдущего года, тыс. штук



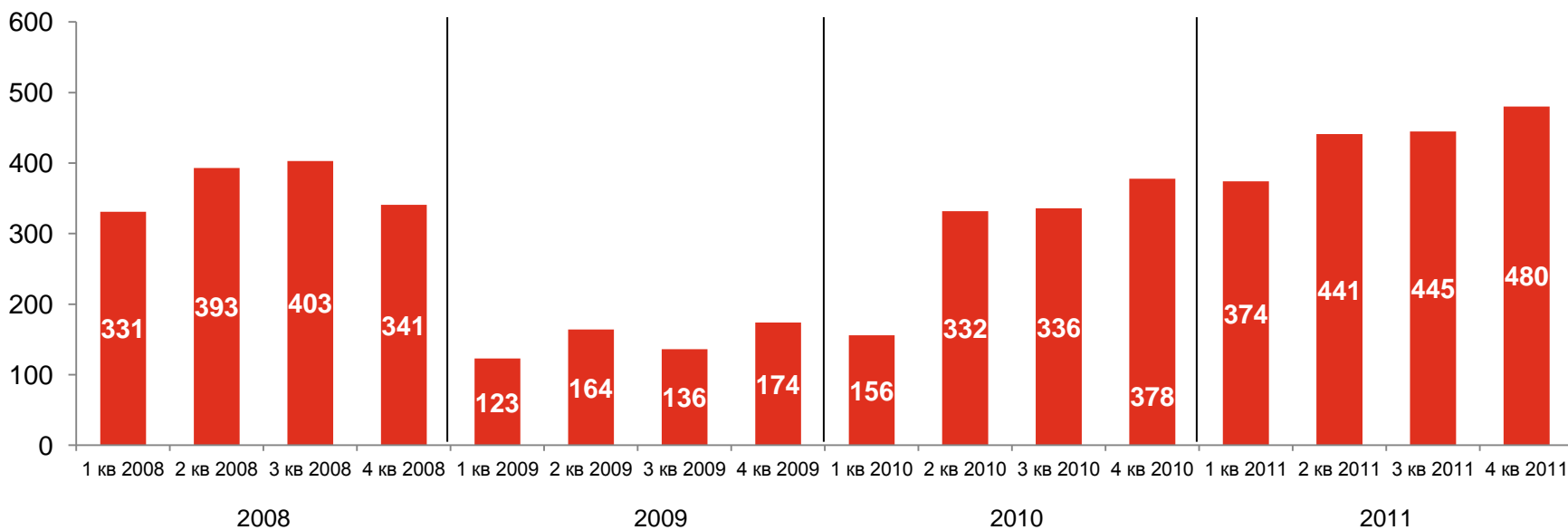
Источники: АЕБ, Госкомстат, ГТК, АСМ-Холдинг, Автостат, данные PwC

PwC

Восстановление внутреннего производства

- Существенно увеличившийся спрос на автомобили, государственные программы стимулирования, а также инвестиции автопроизводителей в новые мощности дали возможность заметно нарастить объемы производства.
- В 2011 году производство легковых автомобилей выросло на 45% по сравнению с 2010 годом и превысило 1,7 миллиона штук. Достигнутый уровень производства легковых автомобилей является абсолютным историческим максимумом.

Производство легковых автомобилей в России, тыс. штук

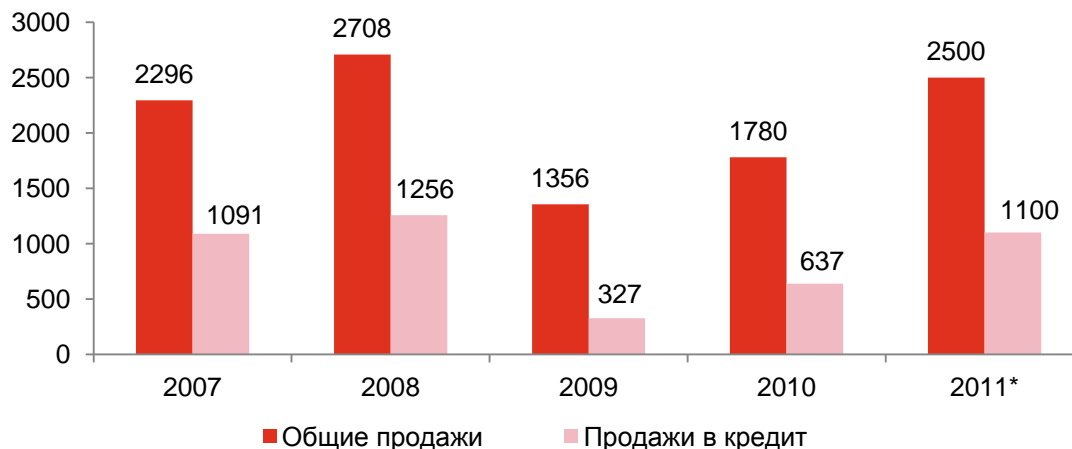


Источники: Госкомстат, АСМ-Холдинг, данные PwC

Рынок автокредитования в России

- Каждый десятый автомобиль в 2011 году был куплен с привлечением льготного автокредита. Всего в России в 2011 году было выдано более 263 тыс. льготных автокредитов.
- В 2012 году ожидается рост ставок по автокредитам, и в первую очередь, на те автомобили, которые участвовали в программе льготного кредитования, что потенциально может негативно сказаться на продажах автомобилей в кредит.
- С окончанием программы льготного кредитования еще более активную роль будут играть кэптивные банки и те банки, которые имеют совместные кредитные программы с автоконцернами.

Динамика общих продаж и продаж в кредит легковых автомобилей в России, тыс. штук



*оценка

PwC

Период	Доля продаж автомобилей (в шт.) в кредит, %
2007	47%
2008	46%
2009	24%
2010	36%
2011*	44%

Перспективы развития российского автомобильного рынка

3

Движущие факторы рынка

Долгосрочные факторы, способствующие росту продаж	Краткосрочные факторы, сдерживающие рост продаж
Низкий уровень автомобилизации с высоким потенциалом роста	Окончание программы утилизации
Высокий средний возраст автопарка с возрастающей скоростью замещения	Окончание программы льготного кредитования
Относительно стабильные цены на нефть	Волатильность валютных курсов
Инвестиции иностранных автопроизводителей в организацию производства на территории России	Нестабильность в еврозоне
Совместные кредитные программы OEM и банков, а также деятельность кэптивных банков	

- Основные негативные факторы носят скорее краткосрочный характер, а позитивные – долгосрочный.
- Негативные факторы, в основном, могут влиять на продажи автомобилей бюджетного сегмента, тогда как продажи автомобилей премиального сегмента будут менее подвержены негативным факторам.

Обязательства по ВТО

	Текущая ставка пошлины	Ставка пошлины с момента присоединения к ВТО	Конечная ставка пошлины к 2019 году
Новые импортные автомобили	30%	25% (неизменна в течение 3-х лет, затем ежегодно в течение 4-х лет снижается на 2,5% до уровня 15%)	15%
Подержанные импортные автомобили от 3 до 5 и от 5 до 7 лет	35%	25% + разные специфические ставки (адвалорная ставка неизменна в течение 5-ти лет, затем за 2 года она понижается до 20%)	20% + пропорциональное снижение специфических ставок
Подержанные импортные автомобили старше 7 лет	от 2,5 до 5,8 евро за 1 см ³	от 2,5 до 5,8 евро за 1 см ³ (запретительные специфические пошлины остаются неизменными)	от 2,5 до 5,8 евро за 1 см ³

Источники: официальный сайт Комиссии Таможенного Союза; интервью М.Ю.Медведкова, опубликованное на сайте Минэкономразвития от 14 ноября 2011 года

- **Новые импортные автомобили:** снижение ставки пошлины на 5% в 2012 году означает возврат к докризисной ставке. Это окажет некоторое положительное влияние в большей степени на импорт дорогих автомобилей.
- **Подержанные автомобили до 7 лет:** влияние на конечную стоимость будет положительным, однако гораздо большую роль могут играть колебания курсов валют.
- **Подержанные автомобили старше 7 лет:** ставки неизменны (однако по некоторым данным, обсуждается снижение специфических ставок на автомобили старше 7 лет).

ВТО и новые правила «промышленной сборки»

- Новые правила «промышленной сборки» стимулируют автопроизводителей к локализации производства, а не к импорту.
- Это противоречит правилам ВТО.
- Существует соглашение между Россией и ЕС, которое предусматривает компенсацию последнему, если импорт автокомпонентов из Европы упадет по сравнению с уровнем 2010 года после вступления России в ВТО.
- Тем не менее:
 - локализация является длительным процессом, поэтому существенных изменений в краткосрочной перспективе мы не ожидаем;
 - местное производство легковых автомобилей, и в особенности, нарастающее производство автомобилей иностранных брендов приведет к большому увеличению спроса на автокомпоненты;
 - в 2010 году производство легковых автомобилей составляло 1,2 млн штук, в 2011 году оно выросло до 1,7 млн штук, что подразумевает увеличение импорта автокомпонентов.

Краткосрочный прогноз

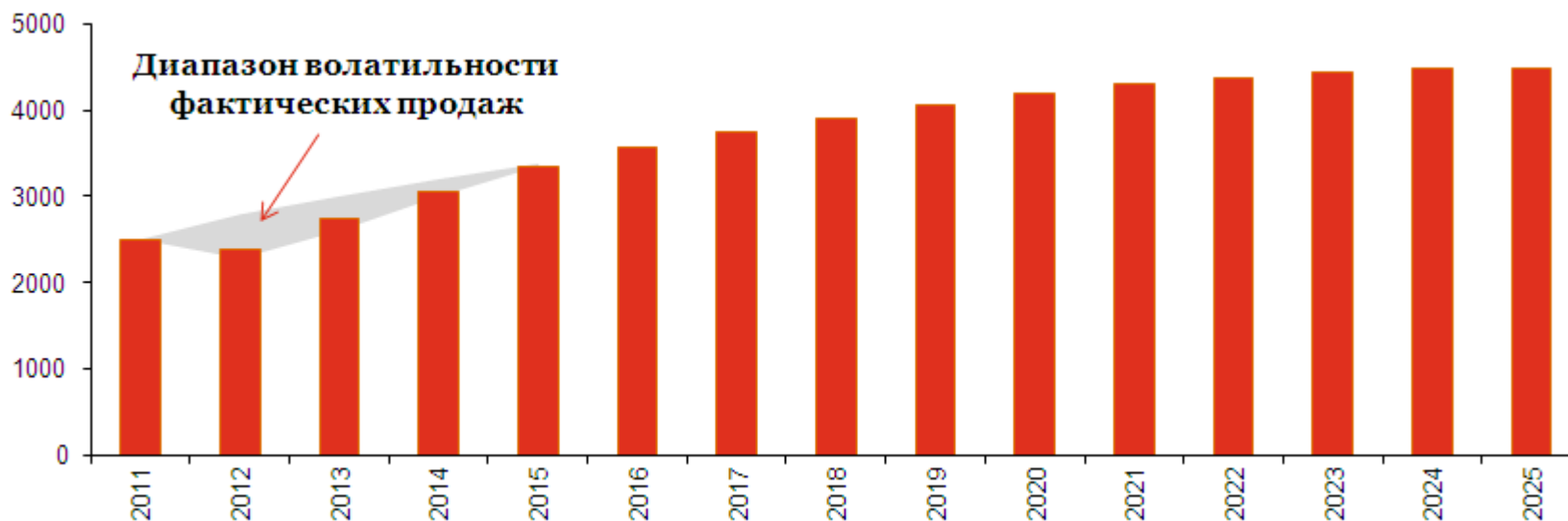
- Российские бренды: на продажи по утилизационной программе приходилось по 300 тысяч автомобилей в год в 2010-2011 гг. Однако сейчас программа завершена, что, вероятно, снизит долю российских брендов в общих продажах в 2012 году. В настоящее время АвтоВАЗ проводит существенное обновление своего модельного ряда (план производства Lada Granta и Lada Largus на 2012 год - около 140 тыс. и 30 тыс. автомобилей, соответственно).
- Импорт подержанных иномарок пока составляет незначительную долю рынка и существенно на него не влияет, однако возможные изменения ставок тарифов могут оказать воздействие.
- Импорт новых иномарок заметно вырос в 2011 году. В 2012 году мы можем наблюдать как незначительный рост, так и снижение объемов импорта новых иномарок, в зависимости от курсов валют.
- Продажи иностранных брендов российской сборки могут вырасти в 2012 году до 11%.

	1П 2011, тыс. шт.	1П 2011, изм.	2П 2011, тыс. шт.	2П 2011, изм.	2011, тыс. шт.	2011, изм.	2012, тыс. шт. базов	изм.	2012, тыс. шт. ОПТИМ	изм.
Рос. бренды	310	32%	310	-5%	620	11%	450	-27%	550	-11%
Иномарки рос. произв-ва	440	77%	600	66%	1040	70%	1050	+0%	1150	+11%
Импорт новых автомобилей	410	60%	430	22%	840	38%	800	-5%	900	+7%
Рынок в целом	1160	57%	1340	34%	2500	40%	2300	-8%	2600	+4%

*В таблице процентные значение показывают изменение по сравнению с аналогичным периодом прошлого года

Долгосрочный прогноз

Продажи легковых автомобилей, тыс. штук



Предпосылки:

- Количество автомобилей на 1000 человек, при котором произойдет насыщение рынка – 400.
- Уровень дохода на душу населения, при котором будет достигнуто насыщение рынка – 25 000 долл. США.
- Данный уровень дохода будет достигнут в 2025 году.
- Доля ежегодно утилизируемых автомобилей – постепенный рост с 4% в 2011 году до 6% в 2025 году.
- Мы ожидаем замедление темпа прироста продаж в краткосрочном периоде, однако в среднесрочном и долгосрочном периоде прирост продаж должен вернуться к своим средним значениям.

Заключение

4

Заключение

- В 2011 году рынок легковых автомобилей показал 40%-ый рост в количественном выражении благодаря росту потребительской уверенности, программам государственной поддержки, увеличению доступности кредитования.
- Благодаря вводу новых мощностей и увеличению использования существующих 2011 год стал рекордным годом по объему производства легковых автомобилей в России – всего было выпущено более 1,7 млн легковых автомобилей.
- В дальнейшем мы ожидаем замедления темпов роста и полагаем, что в 2012 году объем продаж новых легковых автомобилей (без учета легких коммерческих автомобилей) не превысит 2,6 млн штук, а при доминировании негативных факторов объемы продаж могут снизиться и до 2,3 млн штук.
- Российский рынок продолжает оставаться достаточно волатильным, и в краткосрочной перспективе он труднопредсказуем.
- В текущих экономических условиях игроки автомобильного рынка могут рассчитывать на долгосрочный рост, но при этом должны быть готовыми быстро отреагировать на возможные изменения.

Спасибо за внимание!



Стенли Рут

Партнер

Руководитель практики по оказанию услуг
компаниям автомобильной отрасли

www.pwc.ru/automotive

Настоящая презентация подготовлена исключительно для создания общего представления об обсуждаемом в ней предмете и не является профессиональной консультацией. Не рекомендуется действовать на основании информации, представленной в настоящей презентации, без предварительного обращения к профессиональным консультантам. Не предоставляется никаких гарантий, прямо выраженных или подразумеваемых, относительно точности и полноты информации, представленной в настоящей презентации. Если иное не предусмотрено законодательством РФ, компании сети PwC, их сотрудники и уполномоченные представители не несут никакой ответственности за любые последствия, возникшие в связи с чьими-либо действиями (бездействием), основанными на информации, содержащейся в настоящей презентации, или за принятие решений на основании информации, представленной в настоящей презентации.

© 2012 PwC. Все права защищены. Под «PwC» понимаются ЗАО «ПрайсвотерхаусКуперс Аудит», компания «ПрайсвотерхаусКуперс Раша Б.В.» и представительство компании «ПрайсвотерхаусКуперс Лигал СНГ Б.В.» или, в зависимости от контекста, другие фирмы, входящие в глобальную сеть компаний PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL). Каждая фирма сети PwCIL является самостоятельным юридическим лицом и не выступает в качестве агента сети PwCIL или любой другой фирмы сети. PwCIL не оказывает услуги клиентам. PwCIL не несет ответственность за действия или бездействие любой фирмы сети, не может контролировать профессиональные суждения, высказываемые фирмами сети, и не может никаким образом связать их каким-либо обязательством. Ни одна из фирм сети PwCIL не несет ответственности за действия или бездействие любой другой фирмы сети PwCIL, не может контролировать профессиональные суждения другой фирмы PwCIL и не может никаким образом связать другую фирму сети или PwCIL каким-либо обязательством.