Обзор рынка новых легковых автомобилей в России и прогнозы его развития

Стенли Рут
Февраль 2011 года

pwc

Содержание

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

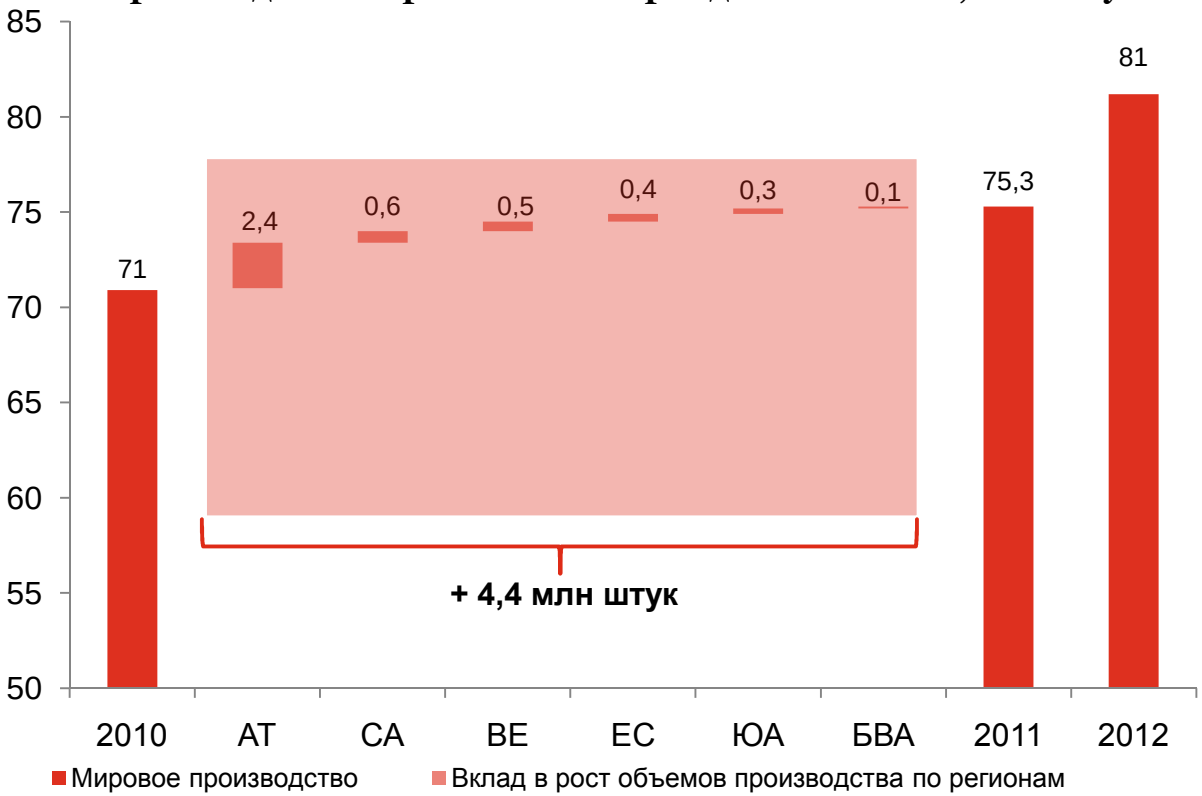
Обзор мирового производства легковых автомобилей

1

Посткризисный рост мирового автомобильного производства

Рост мирового производства автомобилей в 2011 году ожидается на уровне 6% (по сравнению с 2010 г.). Во многом это связано с продолжающимся ростом спроса в Китае и Индии, одновременно с восстановлением рынка в США, в также общемировым ростом спроса на премиальные бренды. Восстановление в ЕС происходит медленными темпами из-за завершения действия многочисленных схем утилизации. Мировое производство впервые может превысить 75 млн штук.

Прогноз производства легковых автомобилей, изменение производства по регионам в период 2010-2012 гг., млн штук



Источник: PwC Autofacts

Азиатско-Тихоокеанский регион (АТ):
Продолжающийся значительный рост рынка совместно с восстановлением на развитых рынках

Северная Америка (СА):
Значительное восстановление после рекордно низких показателей 2009 года, частично благодаря тому, что кредиты стали более доступными

Восточная Европа (ВЕ):
В некоторых странах внутренний спрос восстанавливается, также рост уровня локализации ведет к увеличению объемов производства

Европейский Союз (ЕС):
После снижения производства во время кризиса, в 2010-2011 году ожидается незначительный рост, во многом благодаря росту экспорта

Рост производственных мощностей и уровня их использования

В будущем рост будет происходить за счет восстановления экономики развитых рынков и роста спроса на быстроразвивающихся рынках.

Прогноз мирового производства легковых автомобилей в период 2000-2017 гг., млн штук

Источник: PwC Autofacts

Обзор рынка

Мировой рынок

- В то время как объем рынка после 2010 года постепенно будет расти, уровень загрузки производственных мощностей будет оставаться низким, из-за медленного сокращения избыточных производств.

Развитые рынки

- В 2009 году на большинстве развитых рынков наблюдалось снижение производства, в период с 2010 по 2011 годы их вклад в общемировой рост будет значительным, в связи с восстановлением объемов производства. Однако, впоследствии это влияние сократится.

Быстроразвивающиеся рынки

- Помимо рынков Китая и Индии, увеличение локализации производства в России и Таиланде вносит свой вклад в рост производства на быстро-развивающихся рынках.

В 2011 году быстроразвивающиеся страны опередят развитые по объему производства автомобилей

- Азиатско-Тихоокеанский регион будет локомотивом роста производства на быстроразвивающихся рынках, в то время как возможности роста развитых рынков в обозримом будущем ограничены. Фундаментом этого роста будут превосходящие все возможные прогнозы результаты Китая, в том числе благодаря поддержке государства.
- Ожидается, что вклад России в мировой рост производства в период с 2010 по 2017 годы составит около 7%.

Мировое производство автомобилей по типу рынка в период 2000-2017 гг., млн штук

Вклад в мировой рост производства по регионам в период 2010-2017 гг., %

Источник: PwC Autofacts

Обзор российского рынка новых легковых автомобилей

2

Итоги 12 месяцев 2010 года

- За 2010 год продажи новых легковых автомобилей выросли на 30% в количественном выражении и на 31% – в денежном по сравнению с 2009 годом.
- Рост сегмента российских брендов составил около 46% в количественном выражении и 47% – в денежном, что произошло в первую очередь благодаря программе утилизации.
- Из-за активного процесса импортозамещения рост продаж иномарок российского производства составил 73% в количественном выражении и 100% – в денежном.
- По итогам 2010 года объем продаж новых импортируемых иномарок изменился незначительно, однако в последние месяцы и этот сегмент рынка начал демонстрировать положительную динамику.

Категории автомобилей	Тыс. штук			Млрд долл. США		
	2010 г.	2009 г.	Изменение	2010 г.	2009 г.	Изменение
Российские автомобили	555	380	46%	5,0	3,4	47%
Иномарки российского производства	605	350	73%	11,8	5,9	100%
Импорт новых автомобилей	600	625	-4%	16,9	16.5	2%
ИТОГО	1 760*	1 355	30%	33,7	25,8	31%

**Объем рынка легковых автомобилей в количестве 1 760 тыс. штук согласуется с данными АЕБ (1 910 тыс. штук, которые включают продажи легких коммерческих автомобилей в объеме около 150 тыс. штук)*

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

Помесячные продажи автомобилей

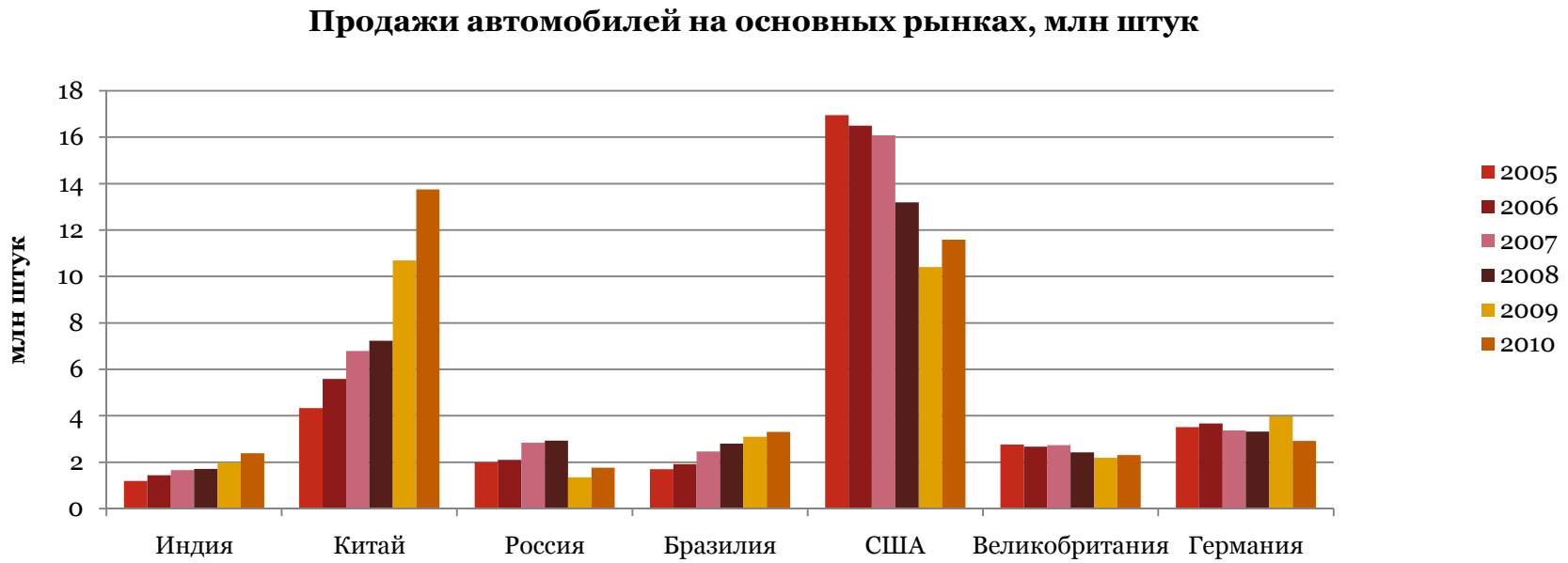
- Динамика продаж последних месяцев может свидетельствовать о том, что после года стагнации рынок восстанавливается и в количественном, и в денежном выражении благодаря государственной поддержке, а также возрастающему спросу.
- На протяжении последних 7 месяцев ежемесячный рост объема продаж превышал 50% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года.
- 72% рост в январе 2011 во многом объясняется эффектом низкой базы.

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

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

Сравнение по странам

- В 2010 году автомобильные рынки стран БРИК продемонстрировали существенный рост.
- Снижение спроса в Германии вызвано завершением действия программ утилизации.
- Впервые за последние несколько лет рынок США показал положительную динамику.



Источники: VDA, SMMT, CAAM, SIAM, The Economist, данные PwC

Восстановление внутреннего производства

- Существенно увеличившийся спрос на автомобили в период начиная со второго квартала дал возможность автопроизводителям заметно нарастить объемы производства.
- В целом за год рост производства легковых автомобилей составил около 100% по сравнению с 2009 годом.
- По итогам года рост объемов производства зарубежных брендов (122%) был выше роста производства традиционных российских марок (83%), даже несмотря на то, что основной эффект программы утилизации приходится на отечественные бренды. Более половины (52%) произведенных в России легковых автомобилей были иномарки.
- Планы Правительства изменить соглашения о промышленной сборке, стимулируя создание крупномасштабных проектов (не менее 300 тыс. автомобилей в год) и достижения 60% уровня локализации (на основе добавленной стоимости) в течение первых 5 лет проекта, может скорректировать дальнейшие планы ведущих автопроизводителей.

Производство легковых автомобилей в России, тыс. штук

** оценочное значение*

Источники: АСМ-Холдинг, Госкомстат, данные PwC

Доля автомобилей, произведенных в России, в общем объеме продаж

- Замещение импорта, вызванное повышением таможенных пошлин, и государственные программы поддержки положительно влияют на продажи автомобилей, произведенных в России:
  - 2009 год был переломным для производства автомобилей в России. Доля автомобилей местного производства в общем объеме продаж, которая последние несколько лет подряд уменьшалась в количественном и денежном выражении, значительно увеличилась;
  - Доля иностранных автомобилей, произведенных в России, неуклонно росла в количественном выражении с 2002 года и достигла 34% в 2010 году.
- Мы ожидаем сохранения этой тенденции, так как новые заводы продолжают наращивать производство.

Доля автомобилей, произведенных в России, в общем объеме продаж, %

Источник: данные PwC

Программа утилизации

- В результате двух этапов программы утилизации, реализованных в 2010 году, было выдано 400 тыс. сертификатов, заключено около 380 тыс. договоров купли-продажи и передано покупателям около 270 тыс. машин.
- Около 80% всех машин, проданных по схеме, являются продукцией АВТОВАЗа.
- В 2011 году Правительство планирует просубсидировать утилизацию еще 100 тысяч автомобилей.
- Одной из основных задач будет постепенное сокращение программы так, чтобы избежать резкого снижения продаж, когда программа подойдет к концу (ситуация, наблюдавшаяся на других автомобильных рынках мира, например в Германии).
- Некоторые автопроизводители и регионы уже озвучили планы по продлению программы утилизации или ее аналогов за счет собственных средств (подобное уже было сделано в других странах, например, в Великобритании).

Ход программы утилизации	Кол-во, тыс. штук
1-ый этап утилизации (2010 год)	200
2-ой этап утилизации (2010 год)	200
3-ий этап утилизации (2011 год)	100
Итого	**500**
Авто, переданные покупателям в 2010 году	270
Авто, переданные покупателям в 2011 году	230

Источники: Минпромторг, открытые источники

Автокредитование становится дешевле и доступнее

- Ставки по автокредитам значительно уменьшились по сравнению с 2009 годом (теперь возможно получить кредит сроком до 5 лет под 14%), и банки охотно предоставляют такие кредиты.
- Хотя доля автомобилей, проданных в кредит, не достигла докризисных значений, когда в кредит продавали каждый второй автомобиль, этот показатель демонстрирует ежемесячный рост. К концу 2010 года около трети автомобилей было продано в кредит.
- На конец 2010 года принято около 355 тыс. заявок на получение субсидированных кредитов; из них около 165 тыс. было одобрено (в 2009 г. – 71,5 тыс.). На компенсацию выплат по кредитам, выданным в 2009-2010 годах, из бюджета было выделено около 6 млрд руб.
- В 2011 году планируется выдать около 150 тыс. льготных кредитов, в бюджете на это зарезервирована сумма около 3 млрд руб.
- Кроме того, росту рынка автокредитования способствует экспансия банков крупнейших мировых автопроизводителей.

Источники: Минпромторг, открытые источники

Перспективы развития российского автомобильного рынка

3

Сценарии будущего развития рынка новых легковых автомобилей в России

В основу прогноза развития рынка в 2011 году легли следующие взаимодополняющие сценарии:

1. Базовый прогноз 2011 года на основе последних трендов 2010 года;
2. Сравнение с годом, максимально похожим на 2011 год – а именно с 2007 годом (по причине совпадения основных макроэкономических показателей);
3. Анализ основных внутренних факторов спроса на российском рынке;
4. 2011 год в контексте долгосрочного развития рынка.

Прогноз развития рынка легковых автомобилей в России на 2011 год

Прогноз развития рынка на 2011 год, тыс. шт., и рост по сравнению с 2010 годом, %

	базовый	оптимистический
Российские автомобили	555 (0%)	580 (5%)
Иномарки российского производства	860 (40%)	1100 (80%)
Импорт новых автомобилей	685 (15%)	720 (20%)
Рынок в целом	**2 100 (20%)**	**2 400 (35%)**

Факторы, сдерживающие рост рынка (базовый сценарий)

- Нестабильность глобальной экономики, которая негативно влияет на уверенность российских потребителей (российская экономика не изолирована от мировой);
- Недостаточное развитие дорожной инфраструктуры;
- Осторожность автопроизводителей в планировании будущего производства, вызванная резким падением спроса в России в период недавнего кризиса.

Факторы, способствующие росту рынка (оптимистический сценарий)

- Продление государственных программ утилизации и субсидирования;
- Дополнительные программы стимулирования, финансируемые автопроизводителями и некоторыми регионами;
- Более доступное автокредитование;
- Увеличение доли иностранных брендов, производящихся на территории России.

Долгосрочный прогноз развития рынка (1)

- Мировой кризис оказал негативное влияние на автомобильный рынок России, где первоначальные причины падения были в большей степени внешними. Мы не видим других долгосрочных факторов, негативно влияющих на потенциал рынка, однако ожидается некоторая отсрочка в достижении показателей, прогнозировавшихся до кризиса. Вопрос в том, насколько долгой может быть эта отсрочка.
- Наша долгосрочная модель развития рынка базировалась на 4 основных факторах:
  - *Уровень насыщенности рынка* – мы полагаем, что наша оценка, равная 400 автомобилей на 1 000 человек, остается актуальной и не требует пересмотра (см. следующий слайд).
  - *Уровень ВВП, при котором будет достигнута насыщаемость рынка* – остается без изменений.
  - *Год, когда данный уровень ВВП будет достигнут* – мы полагаем, что кризис отодвинул его наступление на 5 лет.
  - *Показатель общей утилизации автомобилей* – изменился; мы ожидаем, что годовой уровень утилизации будет ниже, так как покупатели будут действовать более осторожно.

Мы полагаем, что посткризисный период займет 4-5 лет до возвращения к докризисным показателям, после чего наступит замедление роста в связи с насыщением рынка.

Долгосрочный прогноз развития рынка (2)

Из таблицы ниже видно, что:

- В Чехии на 1 000 человек приходится более 400 автомобилей и ВВП на душу населения составляет около 20 тыс. долл. США.
- В Болгарии на 100 человек приходится 300 автомобилей, тогда как ВВП на душу населения ниже, чем в России.

Основываясь на данных, представленных ниже, мы предполагаем, что 400 автомобилей на 1 000 человек останется целевым показателем для российского рынка при ВВП на душу населения, равном 20 тыс. долл. США (в текущих ценах), тогда как фактический показатель, скорее всего, будет выше.

	Средний возраст автопарка	Уровень утилизации	Автопарк легковых авто, млн шт.	Население, млн чел.	Кол-во легковых авто на 1 000 человек	ВВП на душу населения, долл. США**
США	9,4	5%	128,8	306,8	750*	46 021
Германия	8,2	6%	41,7	82,8	504	40 335
Канада	8	6%	19,3	33,7	573	39 665
Чехия	13,7	4%	4,3	10,2	423	18 640
Венгрия	10	5%	3	9,91	305	13 020
Польша	10	5%	16,1	38,2	422	11 280
Россия	13	4%	33	142	232	8 680
Румыния	13	4%	4	21,5	187	7 510
Болгария	14	4%	2,3	7,5	311	6 520

**С учетом легких грузовиков (light trucks) - популярный в США личный транспорт*
*** В рыночных ценах*
Источники: EIU, The European Automobile Manufacturers Association (ACEA), The European Environment Agency (EEA)

Долгосрочный прогноз развития рынка (3)

Заключение

4

Заключение

- В 2010 году рынок показал 30%-ный рост в количественном выражении по сравнению с 2009 годом, главным образом благодаря различным стимулирующим мерам правительства и более доступному автокредитованию. Кроме того, во второй половине 2010 года начался постепенный рост потребительского спроса.
- Возросший спрос и эффект импортозамещения привели к существенному увеличению объемов продаж иностранных брендов российской сборки (2-х кратный рост в денежном выражении в 2010 году).
- Инвестиционные планы зарубежных производителей и схема промышленной сборки будут продолжать стимулировать рост производства иностранных брендов в России.
- Мы предполагаем, что в 2011 году общий рост продаж автомобилей в количественном выражении будет находиться в пределах 20%-35%. В большей степени этот рост будет происходить за счет увеличения продаж иномарок российского производства.
- В среднесрочной перспективе Россия будет одним из локомотивов роста мирового производства автомобилей.
- Внутренний рост должен стать важным условием накопления «критической массы» производства автомобилей, необходимым для развития современной отрасли производства автокомпонентов в России.
- Это и является ключом к долгосрочному устойчивому развитию автомобильной промышленности в России и, как следствие, созданию рабочих мест для квалифицированных специалистов.

Спасибо за внимание!

Стенли Рут
Партнер
Руководитель практики по оказанию услуг компаниям автомобильной отрасли
+7 495 967 6328
stanley.root@ru.pwc.com
www.pwc.ru

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.
© 2011 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.