



# Состояние и перспективы автомобильной отрасли РФ



Андрей Томышев


Партнер EY, Руководитель практики по оказанию услуг компаниям автомобильного сектора в СНГ


Декабрь 2019

# Россия является одной из крупнейших автомобильных рынков Европы с потенциалом долгосрочного роста


## Предпосылки развития


**№2**   
в мировой добыче нефти

**В топ-5** стран по протяжённости дорог 


**+25%**   
Рост транзита из Китая через РФ (2018)

**147млн** самое большое население в Европе 


**47,6 млн** - 2-й по величине автопарк в Европе 


**+2% в год** Ожидаемый рост автопарка в РФ 

## Риски

**Санкции**   
Замедляют рост экономики

**\$29,0 тыс.** - ВВП на душу в РФ против \$36.4 тыс. в Европе\* 

**Зависимость** от цен на нефть 

**Барьеры** развития поставщиков 

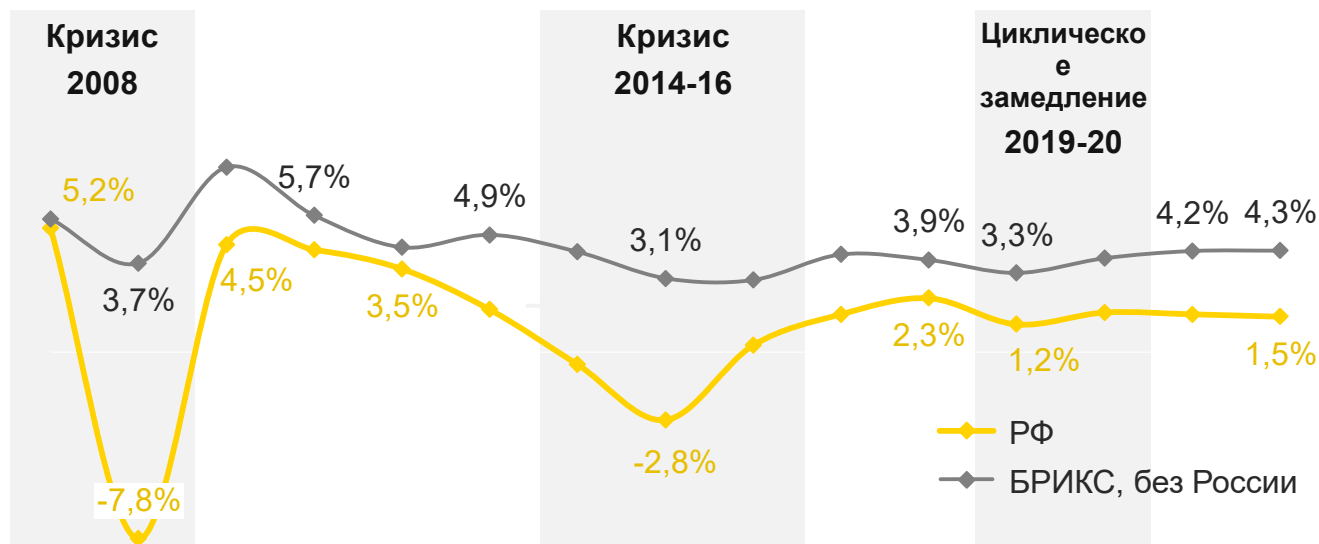
**~10%** Значительная стоимость кредитов %

Потенциал рынка и готовность государства поддерживать новые инвестиции в отрасль открывают возможности для новых инвестиционных проектов, несмотря на макроэкономические риски

# Ожидаемый рост российской экономики в среднесрочной перспективе ниже показателей стран БРИКС

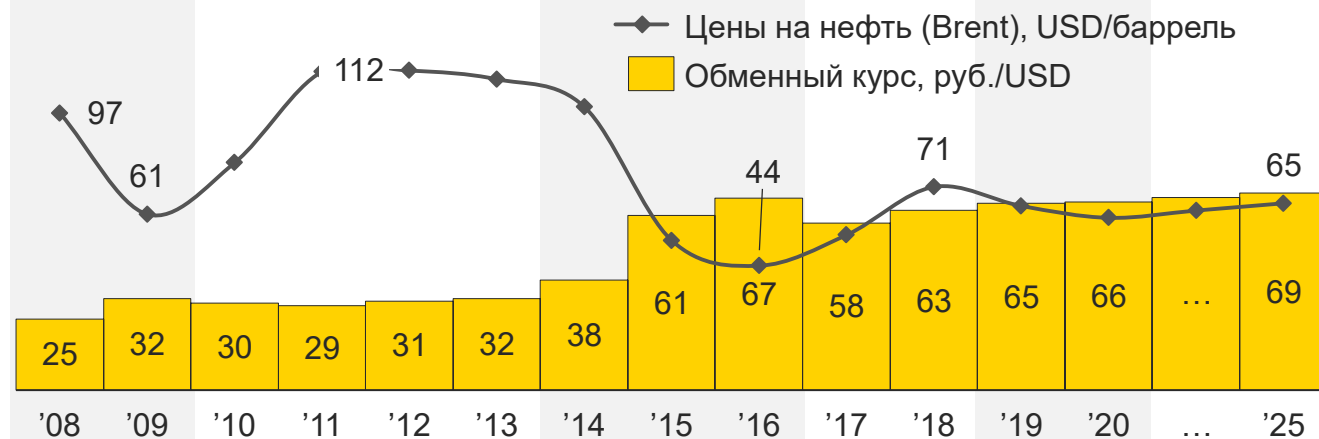
## Динамика ВВП

- Рост ВВП РФ ниже, чем в БРИКС
- 2019 год – начало циклического замедления экономики на фоне ухудшения общемирового макроэкономического окружения и снижения цен на нефть



## Цены на нефть и курс валюты

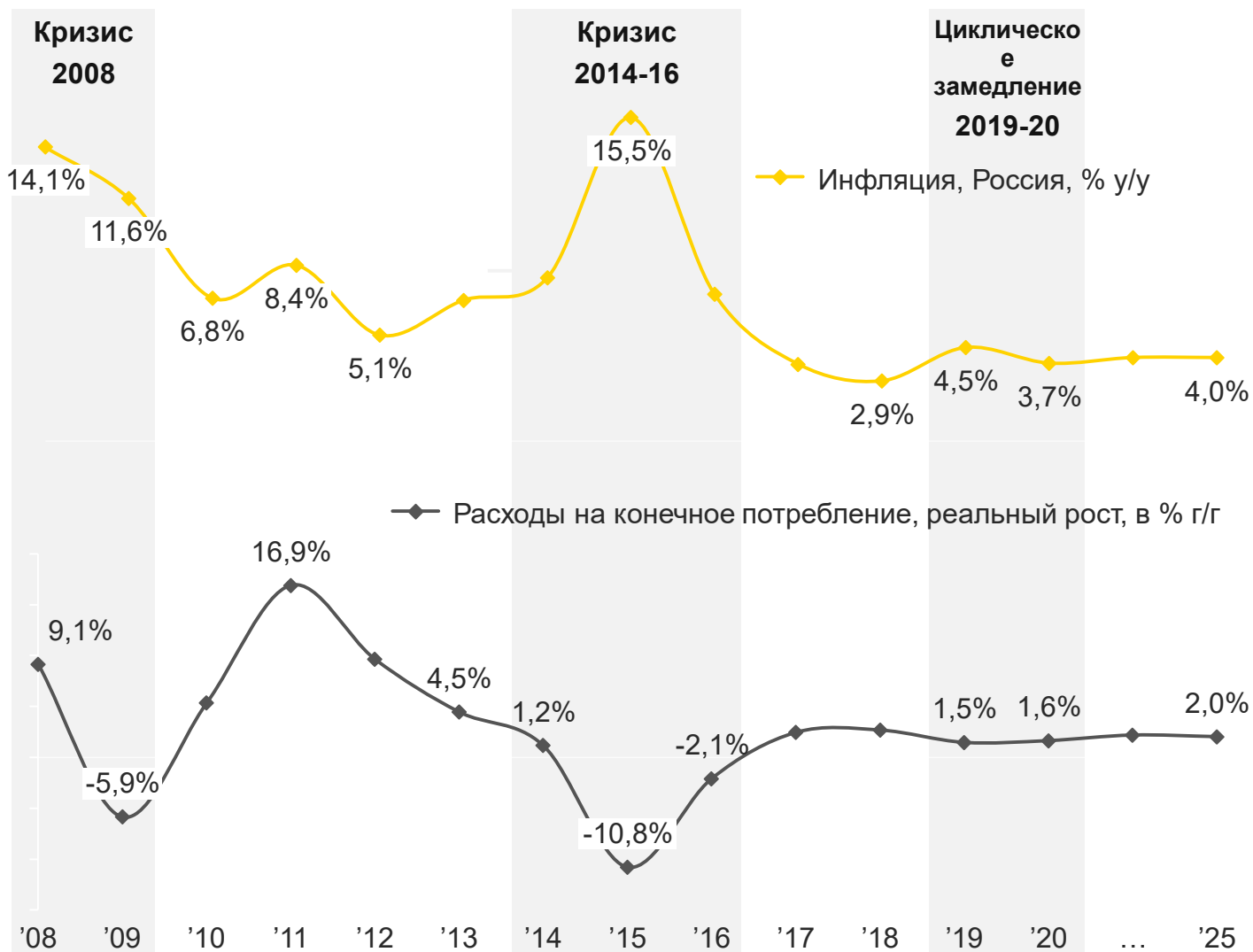
- Прогноз цен на нефть ниже предкризисного уровня, что обуславливает более медленный экономический рост



# Восстановление потребительского сектора происходит медленнее, чем в докризисный период

## Инфляция, %

- Инфляция стабилизируется на уровне 4%



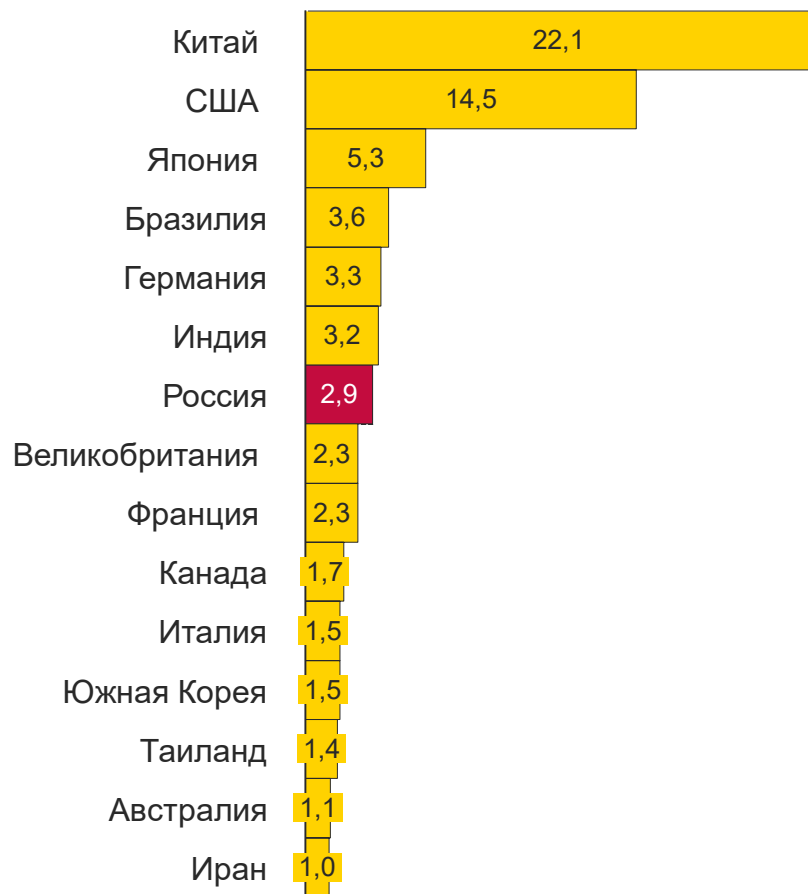
## Потребительский сектор

- Расходы на конечное потребление будут расти медленнее, чем до кризиса 2014-2016 гг.

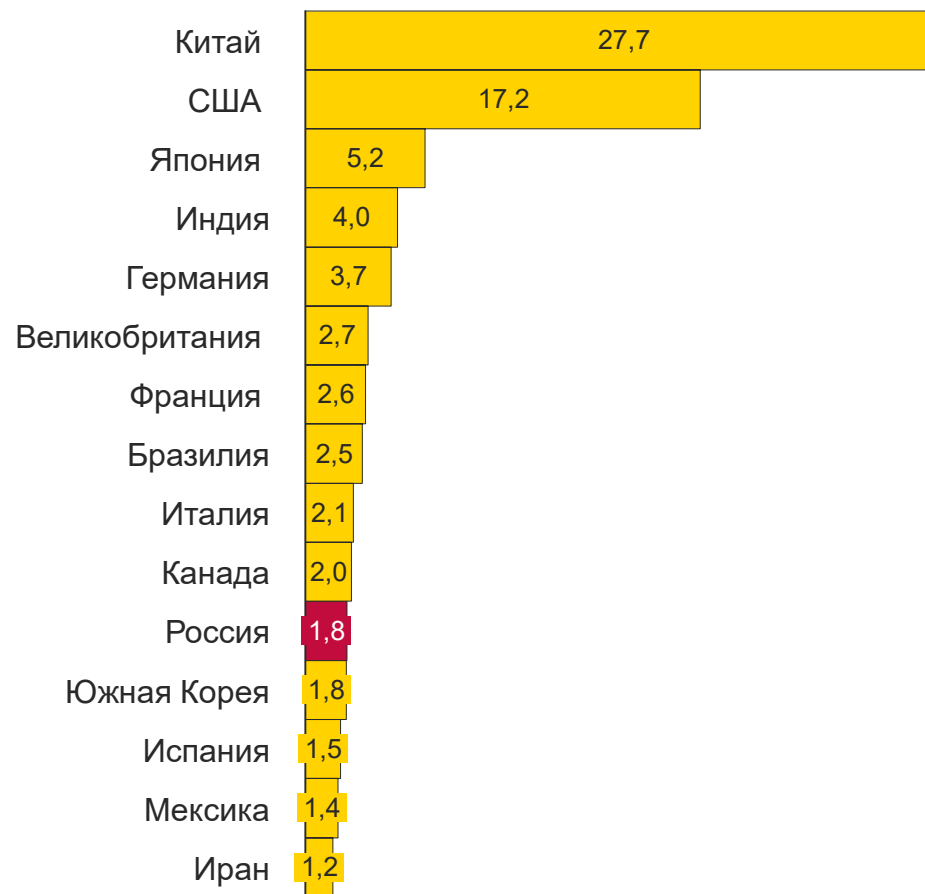
# Позиции России в рейтинге по объемам продаж автомобилей значительно ухудшились по сравнению с 2012 годом

Продажи легковых и легких коммерческих автомобилей странам, млн ед.

2012 – Россия на 7 месте



2018 – Россия на 11 месте



# Автомобильная отрасль РФ характеризуется развитой экосистемой, однако плотность автопарка существенно ниже западных стран

## Экосистема автомобильной отрасли



**>20** автомобильных производителей



**1.7 млн** - производство легковых и легких коммерческих автомобилей в 2018 г.



**3.6 млн** – производственные мощности\*, загрузка – 47%



**3,400** – количество автомобильных дилеров к концу 2018 года



**~100** локализованных зарубежных автомобильных поставщиков



**~600** российских поставщиков

## Состояние автопарка

Автопарк на 01.01.19 (млн)

Средний возраст парка (лет)



**43.5**

**17 лет**

Российские бренды

**11 лет**

Зарубежные бренды



**4.1**

Западная Европа – 9 лет

США – 12 лет



**3.8**

**19 лет**

Западная Европа – 8 лет



**0.4**

**16 лет**

Западная Европа – 8 лет



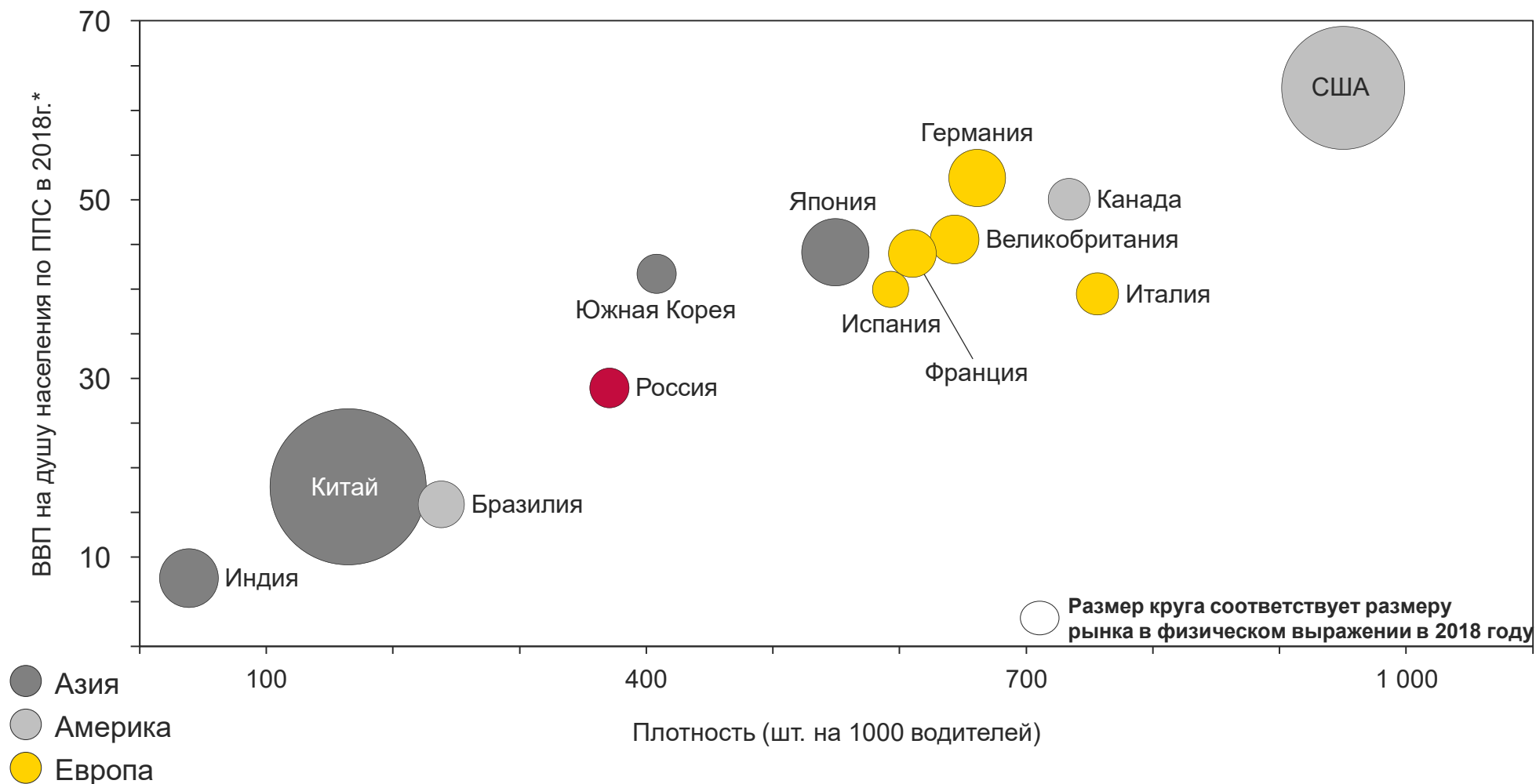
**371** автомобиль на 1000 человек взрослого населения

Западная Европа – более 600

США – более 900

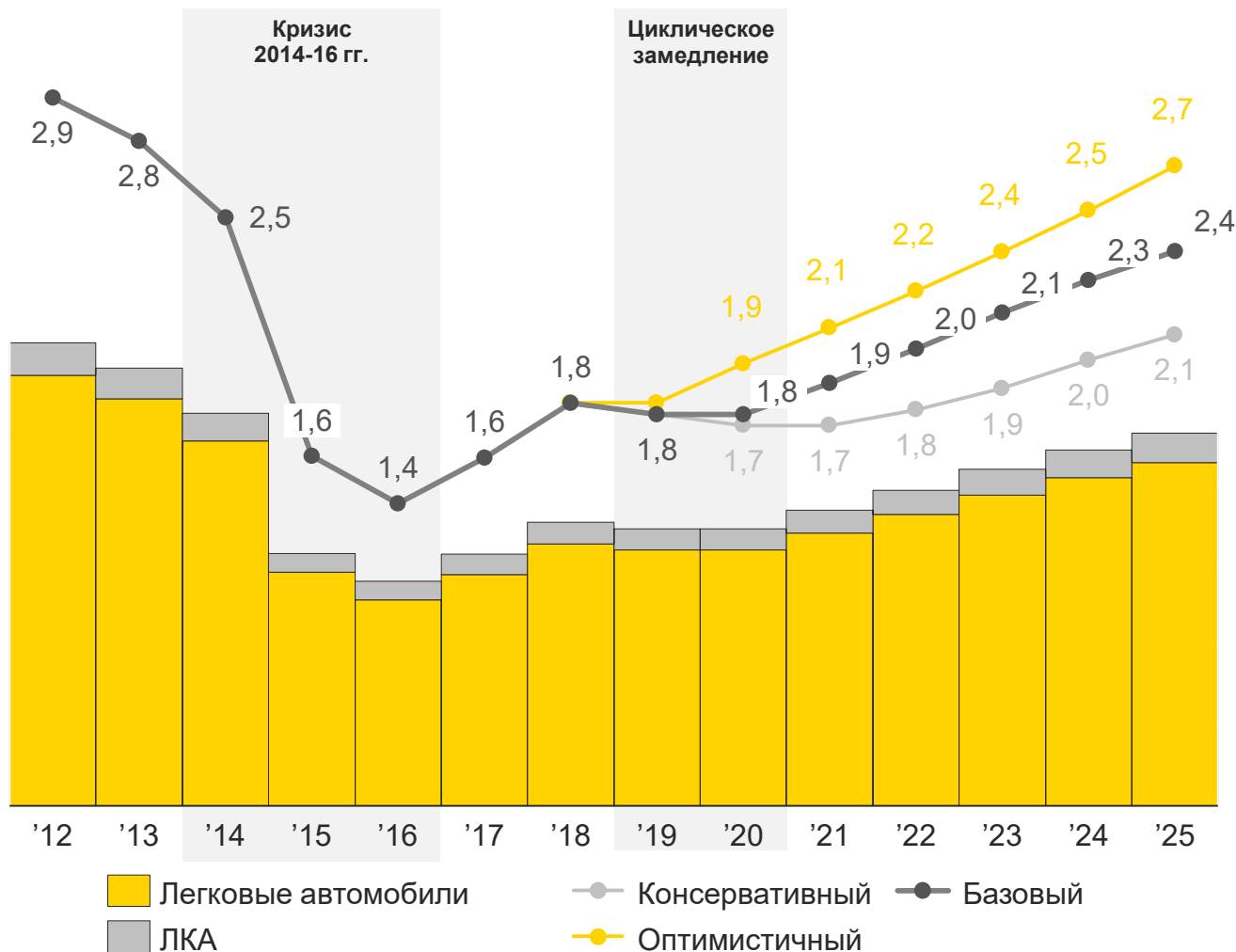
# Сравнение плотности автомобильного парка с другими странами указывает на наличие потенциала долгосрочного роста рынка

Плотность парка автомобилей в зависимости от ВВП на душу населения



# Прогноз рынка до 2025 года отражает менее благоприятные макроэкономические условия по сравнению с докризисным периодом

Прогноз продаж легковых автомобилей в России, млн. ед.

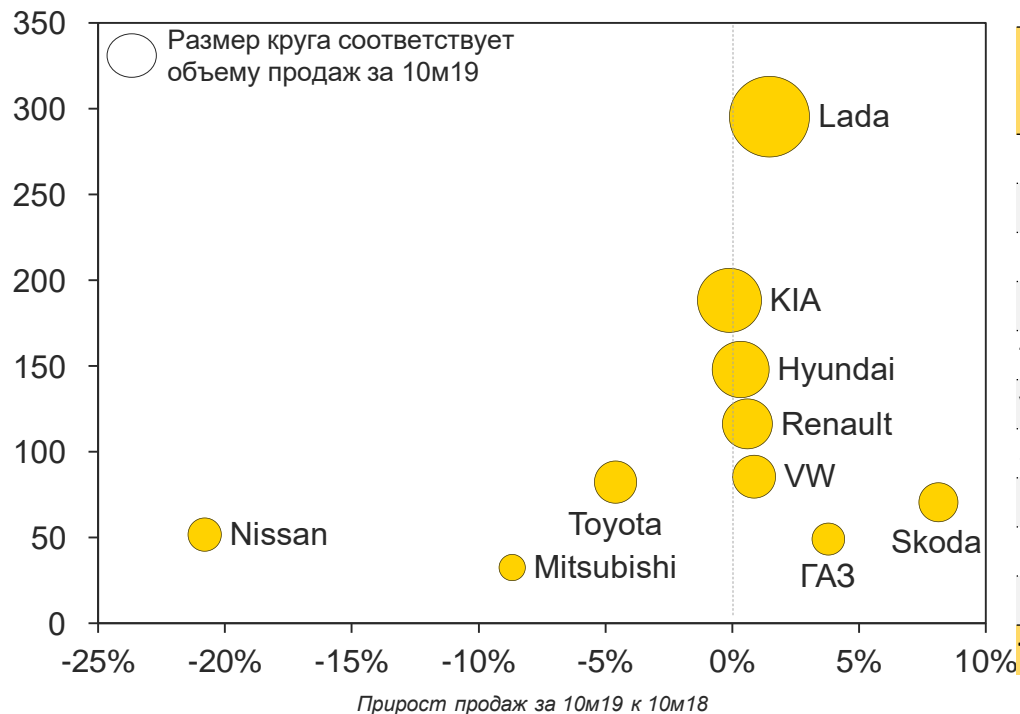


- **Факторы роста:**
  - Восстановление экономики
  - Низкий уровень проникновения парка
  - Замещение старых автомобилей
  - Развитие автодорог
- **Рыночные риски:**
  - Циклическое замедление роста экономики в 2019-2020 гг.
  - Уменьшение объемов государственной поддержки спроса
  - Индексация утилизационного сбора
  - Развитие «шэринговой» экономики



# Рынок консолидируется, крупнейшие игроки с собственным производством наращивают доли

## Динамика продаж по крупнейшим 10 игрокам



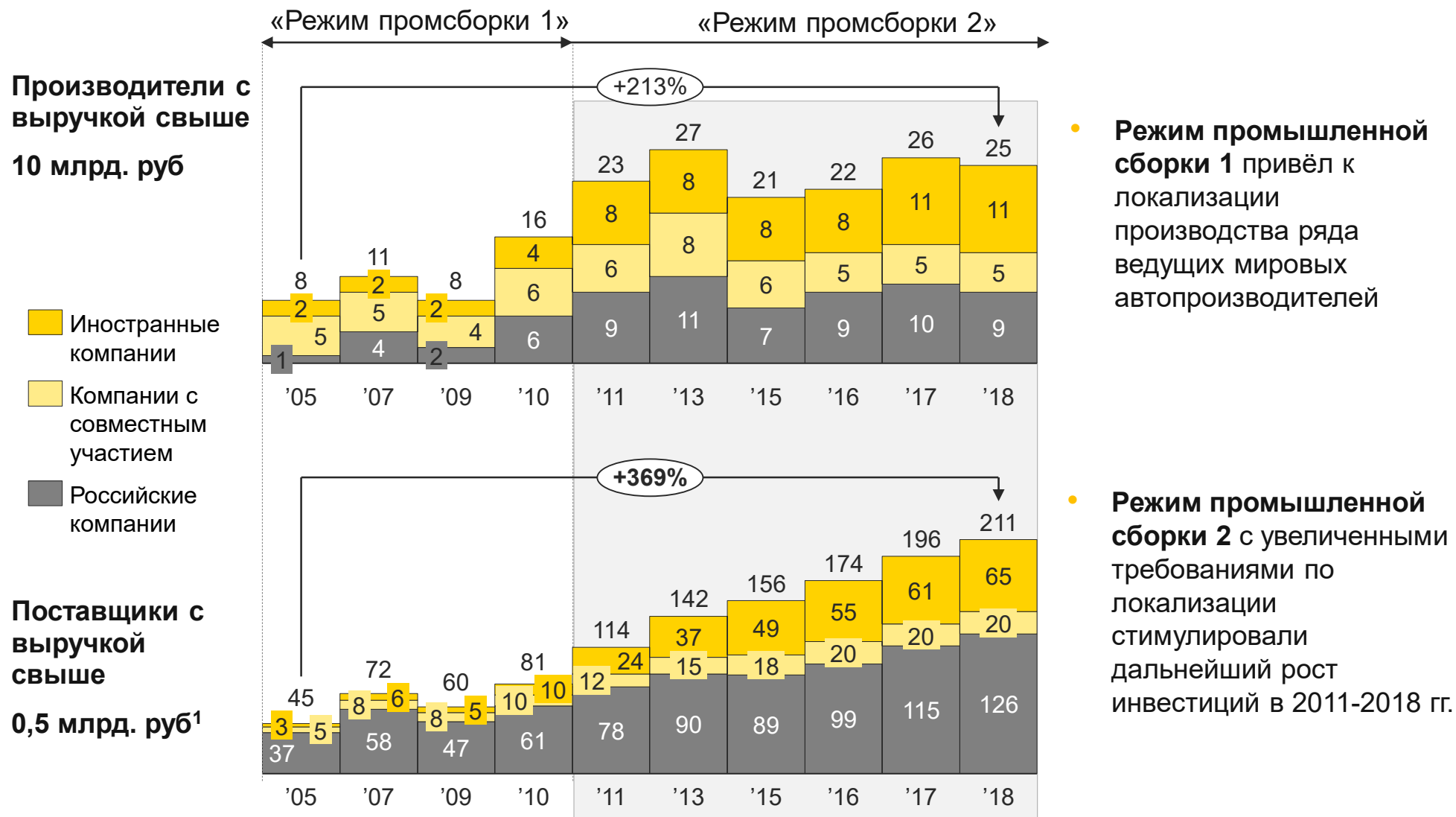
## Динамика рыночной доли по игрокам, 10 мес. 2019 г.

Марка	Темп прироста продаж, в % 10м19/10м18	Доля рынка за 10м19, %	Доля рынка за 10м18, %	Изменение доли рынка, %
Lada	1,5%	20,8%	20,0%	↑ 0,8%
KIA	-0,1%	13,2%	12,9%	↑ 0,3%
Hyundai	0,3%	10,4%	10,1%	↑ 0,3%
Renault	0,6%	8,2%	7,9%	↑ 0,2%
Toyota	-4,6%	5,8%	5,9%	↓ -0,1%
VW	0,9%	6,0%	5,8%	↑ 0,2%
Skoda	8,1%	4,9%	4,5%	↑ 0,5%
Nissan	-20,8%	3,6%	4,5%	↓ -0,8%
GAZ	3,8%	3,4%	3,2%	↑ 0,2%
Mitsubishi	-8,7%	2,3%	2,4%	↓ -0,2%
<b>Топ 10</b>	<b>-0,7%</b>	<b>78,6%</b>	<b>77,2%</b>	<b>↑ +1,3%</b>

### Изменения в структуре рынка:

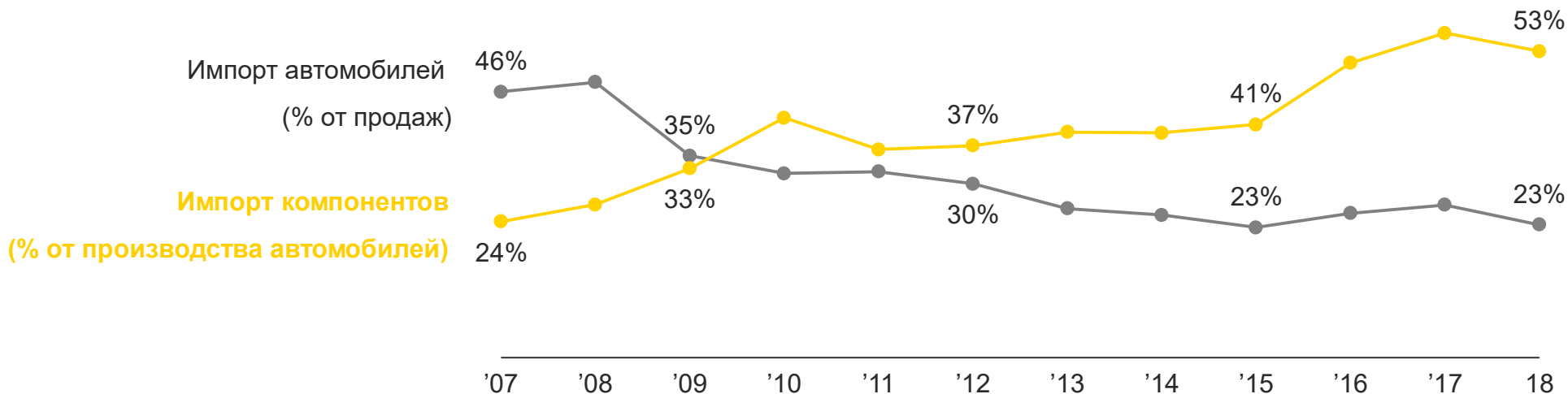
- Рынок консолидируется, крупнейшие игроки с собственным производством наращивают доли
- Наиболее продаваемые бренды представлены в массовом сегменте

# Стимулирование локализации государством в последние 9 лет обеспечило рост числа поставщиков и производителей в 3,1 и 4,7 раз, соответственно



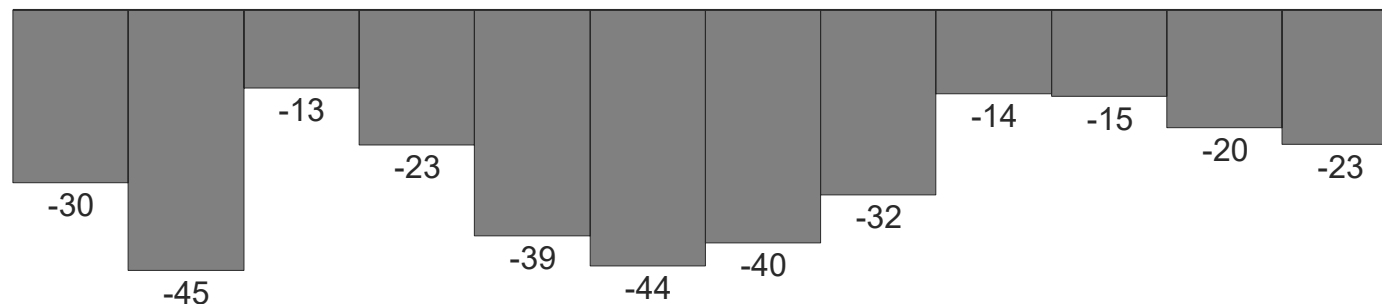
# Импорт автомобилей снизился, но вырос импорт компонентов, в результате совокупный торговый баланс автопрома остался отрицательным

Доля импорта продукции автомобилестроения в РФ  
(в стоимостном выражении)



Торговый баланс автопрома, млрд. долл США

(Разница между экспортом и импортом автомобилей и автокомпонентов)



# Рост импорта компонентов был обусловлен ограниченными возможностями по локализации поставщиков

## Барьеры локализации производства автокомпонентов

(по результатам опроса 32 автомобильных компаний и поставщиков по актуальности барьеров)




■ Всегда ■ Часто ■ Иногда ■ Редко ■ Никогда



### Наиболее существенные барьеры:

- 1 **Высокие удельные инвестиции в локализацию на 1 автомобиль из-за малых объемов производства**
- 2 **Недостаток качественного сырья и материалов**
- 3 **Недостаток развитой инфраструктуры для тестирования новых компонентов**
- 4 **Недостаточная эффективность поставщиков и компетенции в управлении производством**

# Зарубежные правительства активно субсидируют развитие автомобильных поставщиков (1/3)

Страна	Программа/ год запуска	Формирование и управление	Инструменты	Направления поддержки
 Франция	<b>Фонд поддержки автомобильных поставщиков FMEA/FAA</b>  2009 г.	Государственный фонд, созданный с равным участием FSI, Renault и PSA. Управляется гос. финансовым институтом CDC Entreprises	<ul style="list-style-type: none"> <li>Вхождение в капитал, формирование совместных предприятий, долговое финансирование через покупку облигаций</li> <li>Размер портфеля фонда составляет 20 млрд Евро, с 2009 по 2018 г. профинансировано 16 автомобильных поставщиков</li> </ul>	Поддержка и создание стратегически приоритетных для индустрии поставщиков
 Польша	<b>Инвестиционные Зоны Польши</b>  2015 г.	Программа инвестиционных зон создана и управляется Агентством Инвестиций и Торговли Польши	<ul style="list-style-type: none"> <li>Возмещение до 50% капитальных затрат в промышленности (в том числе в автопроме) в зависимости от размера проекта и уровня безработицы в регионе.</li> </ul>	Проекты в области промышленности, в том числе автомобильной, для повышения занятости
 Венгрия	<b>НИРА – программа поддержки инвестиций в промышленность</b>  2016 г.	Программа создана и управляется Министерством Иностранных Дел и Торговли Венгрии	<ul style="list-style-type: none"> <li>Возмещение до 50% капитальных затрат в промышленности, в том числе автопроме, налоговые льготы, льготные ставки по предоставленному финансированию от НИРА.</li> <li>Размер поддержки зависит от уровня технологичности производства, НИОКР, объема новых рабочих мест.</li> </ul>	Проекты в с фокусом на высоко-технологичное производство, центры НИОКР, создание добавленной стоимости и новые рабочие места.

# Зарубежные правительства активно субсидируют развитие автомобильных поставщиков (2/3)

Страна	Программа/ год запуска	Формирование и управление	Инструменты	Направления поддержки
 Южная Корея	<b>Законопроект «Поддержка Иностранных Инвестиций»</b> , 1998 г.	Законопроект принят правительством Южной Кореи, исполняется специально созданной организацией «Invest Korea»	<ul style="list-style-type: none"> <li>Налоговые льготы, субсидирование стоимости земли, со-финансирование инфраструктурных расходов, возмещение капитальных затрат</li> <li>Размер поддержки зависит от типа проекта (высокотехнологичное производство центр НИОКР), количества новых рабочих мест и величины инвестиций</li> </ul>	Проекты в специальных экономических зонах, в высокотехнологичных секторах, включая автопром
 Китай	<b>Специальные Экономические Зоны</b> 1978 г.	Государственная программа развития промышленности	<ul style="list-style-type: none"> <li>Льготы по налогу на прибыль для проектов в промышленном производстве в Специальных Экономических Зонах Китая, включая автопром</li> </ul>	Проекты в специальных экономических зонах, в промышленном производстве, включая автопром
Китай	<b>Прочие меры поддержки автомобильной промышленности</b>	Различные законопроекты, позволяющие региональным правительствам на свое усмотрение предоставлять меры поддержки инвестиционных проектов	<ul style="list-style-type: none"> <li>Льготные процентные ставки по кредитам, субсидирование инвестиций, пониженный налог на прибыль</li> <li>Поддержка предоставляется инвесторам в высокотехнологичное производства в автомобильной отрасли</li> </ul>	Высокотехнологичные проекты в автомобильной промышленности

# Зарубежные правительства активно субсидируют развитие автомобильных поставщиков (3/3)

Страна	Программа/ год запуска	Формирование и управление	Инструменты	Направления поддержки
 Аргентина	<b>Программа «One Million Vehicles»</b> 2018 г.	Государственная программа поддержки автомобильной промышленности	<ul style="list-style-type: none"> <li>Возмещение вложений в НИОКР 2017-2019 гг. в рамках программы было возмещено около \$5 млрд</li> <li>Поддержка спроса</li> </ul>	Проекты в области автомобилестроения, с локализацией компонентов на территории Аргентины
 Мексика	<b>Программа поддержки промышленности «Prosec»</b> 2001 г.	Государственная программа поддержки промышленности, включая автопром	<ul style="list-style-type: none"> <li>Снижение импортных пошлин на комплектующие и субсидии в рамках проектов, направленных на повышение локализации</li> </ul>	Проекты в автомобилестроении и других отраслях, направленные на повышение локализации
	<b>Программа поддержки промышленности «IMMEX»</b> 2006 г.	Государственная программа поддержки промышленности	<ul style="list-style-type: none"> <li>Снижение таможенных пошлин на материалы и комплектующие при производстве на экспорт</li> </ul>	Проекты в автомобилестроении и других отраслях, направленные на повышение экспорт
 Южная Африка	<b>Программа «Automotive investment scheme» (AIS)</b> 2010 г.	Программа управляется Департаментом Торговли и Промышленности Правительства ЮАР	Денежная субсидия до 20% и 25% от инвестиций поставщиков и производителей оснастки, соответственно (с потенциалом увеличения на 10 п.п. при выполнении ряда условий)	Развитие автомобильного сектора, увеличение производства, создание рабочих мест и добавленной стоимости