

Автомобильный рынок России и СНГ

Обзор отрасли
Февраль 2012 года

Содержание

| | |
|--|----|
| Вступление | 1 |
| Экономика России | 2 |
| Россия в контексте мирового автомобильного рынка | 4 |
| Автомобильная промышленность | 6 |
| Рынок легковых автомобилей | 7 |
| Рынок грузовых автомобилей | 12 |
| Рынок автобусов | 14 |
| Рынок автомобильных комплектующих | 16 |
| Автокредитование | 18 |
| Дилерские сети..... | 19 |
| Автомобильная логистика | 20 |
| Автомобильный рынок СНГ | 21 |
| Оказание услуг предприятиям автомобильной отрасли..... | 23 |
| Контактная информация | 24 |
| Список сокращений..... | 25 |

Вступление

2011 год стал важным этапом развития российского автомобильного рынка:

- ▶ Производство легковых автомобилей достигло исторического максимума благодаря уверенному восстановлению спроса, плановому увеличению загрузки производственных мощностей и осуществлению новых инвестиций в отрасли.
- ▶ Объем продаж вырос на 39%, приблизившись к предкризисным значениям. Накопленный отложенный спрос, восстановление покупательной способности и рынка кредитования, а также государственная поддержка являлись основными факторами роста продаж.
- ▶ Изменения в законодательстве о режиме промышленной сборки, принятые Правительством РФ, фактически изменили «правила игры» в отрасли, активизировали консолидационные процессы среди производителей и привели к созданию нескольких альянсов.
- ▶ Произошедшие изменения и реструктуризация в сегменте комплектующих в дальнейшем будут способствовать появлению новых инвестиционных возможностей в данной сфере и росту доли рынка локальных производителей.
- ▶ Изменения в сегменте розничных продаж были непосредственно связаны с ростом операционной эффективности и дальнейшей экспансией дилеров, а также способствовали усилению интереса игроков к консолидации.
- ▶ Важно отметить, что в 2011 году был подписан протокол о присоединении России к ВТО. Данный фактор в дальнейшем будет оказывать влияние на конкурентную среду и отрасль в целом, создавая новые возможности для игроков рынка, которым в то же время придется решать новые сложные задачи.

В настоящем отчете мы изложили свое понимание текущего состояния автомобильного рынка России и СНГ, а также дали прогноз в отношении его дальнейшего развития. Мы высоко оцениваем долгосрочные перспективы автомобильной промышленности в России и считаем, что ближайшие несколько лет будут характеризоваться значительным притоком инвестиций, в особенности в сегменте производства комплектующих. Мы рады поделиться нашим опытом и готовы оказать вам содействие, а также предоставить консультации по вопросам осуществления инвестиций, управления рисками, бизнес-процессами и затратами.



Иван Бончев

Руководитель группы по оказанию услуг
предприятиям автомобильной отрасли
в СНГ

Экономика России

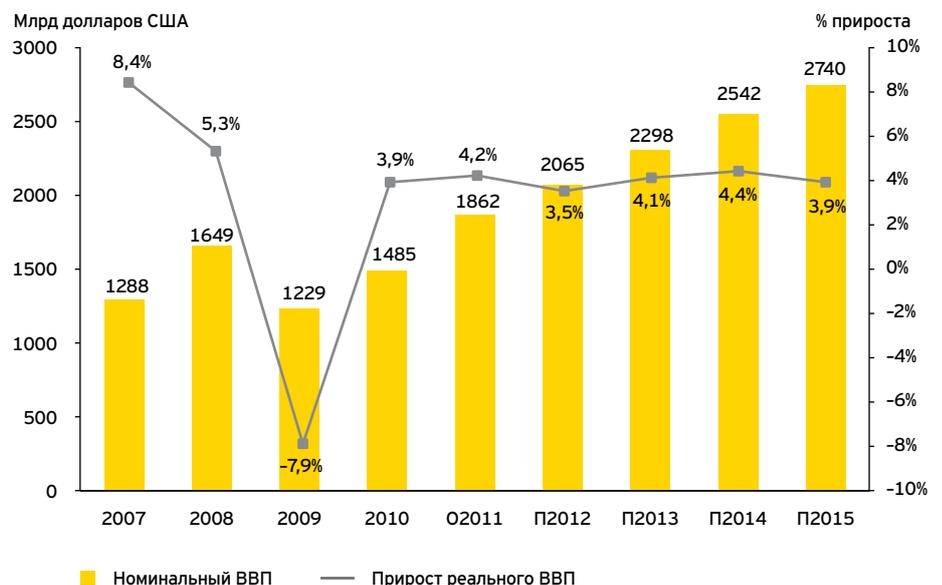
В 2011 году ВВП России в реальном выражении составил 4,2%, продемонстрировав положительную динамику и превысив рост мировой экономики и Европейского союза на 2,7% и 1,5% соответственно. Увеличение реального ВВП России объясняется восстановлением рынка труда, ростом объема потребления и инвестиций:

- ▶ По данным Росстата, уровень безработицы в России за 11 месяцев 2011 года снизился на 0,8% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года.
- ▶ Расходы на конечное потребление в текущих ценах за три квартала 2011 года выросли на 13% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года.
- ▶ Из данных платежного баланса РФ следует, что прямые иностранные инвестиции в Россию за три квартала 2011 года увеличились на 41% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года.

Кроме того, в 2011 году выросли цены на нефть, что оказало положительное влияние на сальдо торгового баланса. Индекс потребительских цен к концу 2011 года составил 6,1%, что является наименьшим его значением с 1991 года. Согласно консенсус-прогнозу аналитических агентств и Министерства экономического развития РФ, в 2012–2020 годах в России ожидается дальнейшее снижение индекса потребительских цен. Это окажет положительное влияние на темпы роста реальных доходов и потребления.

В течение 2011 года происходило планомерное увеличение ставки рефинансирования, которое привело к сдерживанию темпов роста инфляции. В конце 2011 года ставка рефинансирования была снижена, что свидетельствует о попытках Центрального банка РФ повысить экономическую активность в стране.

Прирост ВВП в реальном и номинальном выражении



Источники: Федеральная служба государственной статистики (Росстат), Министерство экономического развития РФ, IHS Global Insight, оценка «Эрнст энд Янг».



Макроэкономические показатели

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | O2011 | P2012 |
|--|--------|----------|--------|----------|----------|----------|
| Численность населения (млн) | 142,0 | 141,9 | 141,9 | 142,9 | 142,9 | 141,9 |
| Номинальный ВВП (млрд долларов США) | 1301,8 | 1659,4 | 1221,7 | 1486,9 | 1817,7 | 2064,9 |
| Прирост номинального ВВП (%) | 31,6 | 27,5 | -26,4 | 21,7 | 22,2 | 13,6 |
| Прирост реального ВВП (%) | 8,5 | 5,2 | -7,8 | 4,3 | 4,1 | 3,6 |
| ВВП на душу населения (долларов США) | 9167,5 | 11 694,4 | 8609,4 | 10 404,8 | 12 719,8 | 14 550,0 |
| Прямые иностранные инвестиции (млрд долларов США) | 55,1 | 75,0 | 36,5 | 43,3 | 38,1* | н. д.** |
| Инфляция (%) | 11,9 | 13,3 | 8,8 | 8,8 | 6,1 | 6,0 |
| Индекс промышленного производства (%) | 6,8 | 0,6 | -9,3 | 8,2 | 5,6 | 3,6 |
| Сырая нефть (долларов США/баррель) | 69,3 | 94,4 | 61,1 | 77,5 | 105,0 | 100,0 |
| Прирост реальных располагаемых доходов (%) | 17,2 | 11,5 | -3,5 | 5,2 | 1,5 | 4,0 |
| Уровень безработицы по отношению к экономически активному населению (%) | 6,1 | 6,3 | 8,4 | 7,5 | 6,5 | 6,3 |
| Среднемесячная заработная плата в сегменте производства транспортных средств и оборудования (долларов США) | 548,7 | 696,7 | 546,7 | 683,6 | 725,3 | н. д. |
| Среднемесячная заработная плата во всех сегментах (долларов США) | 532,2 | 695,1 | 586,7 | 689,7 | 814,4 | 924,7 |
| Курс рубля к доллару США (средний за год) | 25,5 | 24,9 | 31,8 | 30,4 | 29,4 | 28,6 |
| Курс рубля к евро (средний за год) | 35,0 | 36,4 | 44,2 | 40,2 | 40,9 | 39,1 |

Источники: Федеральная служба государственной статистики (Росстат), Министерство экономического развития РФ, Центральный банк РФ, IHS Global Insight, The Economist.

* Показатель за три квартала 2011 года.

** Нет данных.

Планируется, что в середине 2012 года произойдет ратификация договора о вступлении России в ВТО и Россия станет полноправным членом организации. В этом случае многие протекционистские меры будут пересмотрены.

В 2012 году эксперты ожидают замедления темпов роста мировой экономики. Это связано с обострением долговых проблем ряда европейских стран,

а также с проблемой государственного долга США. В контексте стремительно развивающейся глобализации мировой экономики и взаимозависимости экономик разных стран нельзя исключать влияния данных факторов на Россию.

Таким образом, ускорение темпов роста российской экономики в средне- и долгосрочной перспективах во многом будет

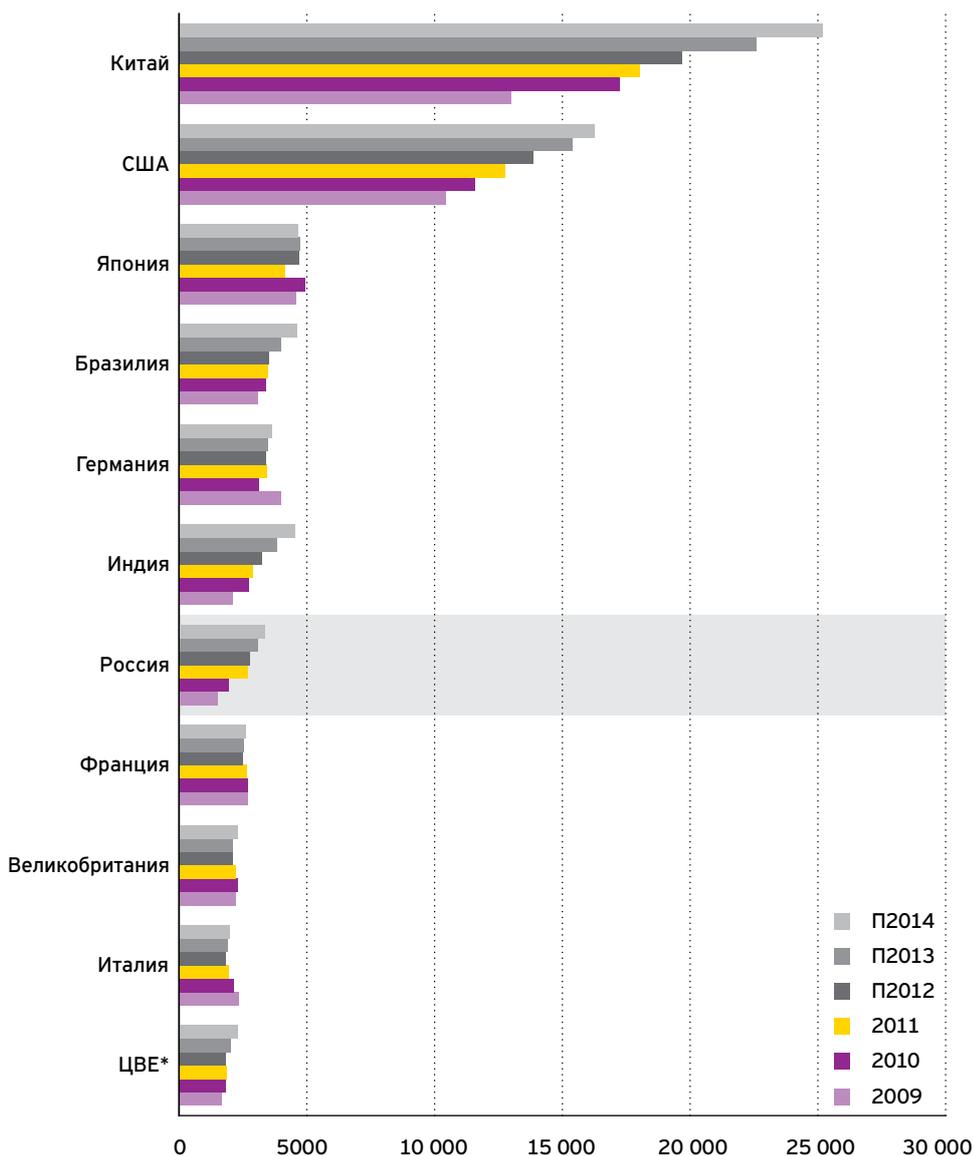
зависеть от решения проблем, относящихся к мировой экономике (например, от выхода европейских стран из долгового кризиса), а также от тех, которые являются специфическими для России (включая улучшение институциональной среды, выражающееся в поддержке конкуренции, снижении роли государства в экономике, разработке и внедрении инновационных технологий).

Россия в контексте мирового автомобильного рынка

В 2011 году мировой автомобильный рынок демонстрировал умеренные темпы роста в сравнении с показателями предыдущего года. Долговой кризис в еврозоне привел к общей стагнации экономики стран Европейского союза и снижению объемов продаж новых легковых автомобилей более чем на 1%. Землетрясение, произошедшее в марте 2011 года в Тихом океане, привело к снижению объемов продаж новых легковых автомобилей в Японии на 15% по итогам 2011 года. Тем временем период стремительного экономического подъема в Китае сменился умеренными темпами роста в соответствии с планами правительства Китая по стабилизации быстроразвивающейся экономики. Это не могло не отразиться на автомобильном рынке, где наблюдался рост объема продаж новых автомобилей на 5% в 2011 году по сравнению с 33% и 48% в 2010 и 2009 годах соответственно. В 2011 году рынок новых легковых автомобилей США продолжил расти. По мнению экспертов, объем продаж легковых автомобилей в США при сохранении существующих темпов уже в следующем году сможет превысить уровень 2008 года.

Ожидается, что в 2012 году темпы роста мирового автомобильного рынка останутся на невысоком уровне. Автомобильные рынки развивающихся стран будут демонстрировать более высокие темпы, в то время как европейские страны будут вынуждены предпринимать дальнейшие действия для решения проблем с государственным долгом. Это накладывает серьезные ограничения на их возможность стимулировать рост автомобильного рынка,

Продажи новых автомобилей в ведущих странах (тыс. штук)



Источники: АЕБ, LMC Automotive (ранее J.D. Power), оценка «Эрнст энд Янг».

* Страны ЦВЕ: Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Латвия, Литва, Македония, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Хорватия, Чешская Республика, Эстония.



используя программы утилизации автомобилей, которые являлись важным инструментом оживления спроса в период с 2008 по 2010 год. В то же время в развивающихся странах наблюдается стабильно высокий спрос на автомобили. Это является следствием более высоких темпов роста экономики и значительно более низкого, чем в развитых странах, показателя количества автомобилей на 1000 человек населения.

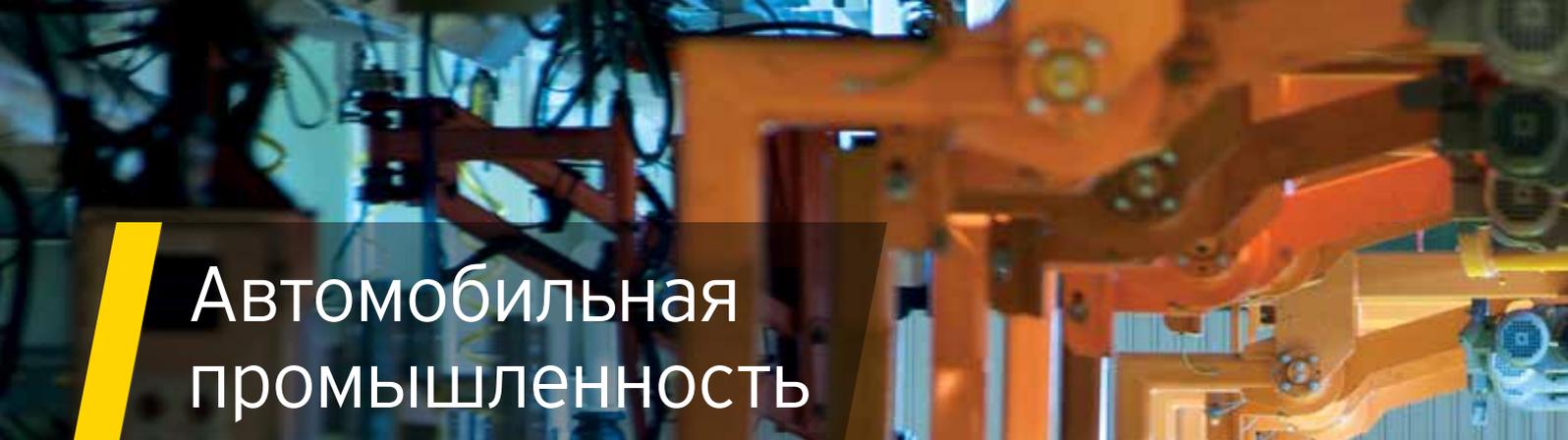
Являясь одним из развивающихся рынков, Россия до сих пор находится в стадии ускоренного восстановления спроса на автомобили после падения продаж более чем на 1,5 млн автомобилей в 2009 году. За 2011 год продажи легковых автомобилей в России выросли на 39%, а за 2010 год – на 30%. Высокие темпы восстановления спроса в России во многом объясняются программой утилизации автомобилей, проходившей с марта 2010 года по июнь 2011 года, и отложенным спросом. Россия представляет собой второй по величине автомобильный рынок Европы после Германии и имеет значительный потенциал роста. В России на 1000 жителей приходится 250 автомобилей, в то время как в Германии аналогичный показатель составляет более 500 автомобилей, а в США – более 640 автомобилей. Однако в 2012 году ожидается уменьшение темпов роста российского автомобильного рынка, связанное с окончанием программы утилизации и нивелированием эффекта низкой базы¹ благодаря высоким показателям роста продаж в 2010 и 2011 годах.

Количество легковых автомобилей на 1000 жителей в 2011 году

| Страна | Численность населения (млн) | Парк легковых автомобилей (млн штук) | Количество автомобилей на 1000 человек |
|----------------|-----------------------------|--------------------------------------|--|
| США | 313,43 | 201,41 | 643 |
| Франция | 60,26 | 31,54 | 523 |
| Германия | 81,75 | 42,14 | 515 |
| Великобритания | 62,74 | 31,87 | 508 |
| Польша | 38,30 | 17,33 | 453 |
| Чехия | 10,54 | 4,62 | 438 |
| Южная Корея | 48,39 | 14,22 | 294 |
| Россия | 141,84 | 35,50 | 250 |
| Украина | 45,19 | 7,93 | 175 |
| Бразилия | 196,66 | 26,91 | 137 |
| Турция | 73,64 | 7,80 | 106 |
| Китай | 1345,95 | 66,57 | 49 |
| Индия | 1241,49 | 14,02 | 11 |

Источники: IHS Global Insight, Datamonitor, аналитическое агентство «АВТОСТАТ», оценка «Эрнст энд Янг».

¹ Здесь и далее по тексту под эффектом низкой базы понимается эффект, возникающий при сравнении двух значений показателя, одно из которых существенно ниже в связи с кризисными явлениями.



Автомобильная промышленность

В 2011 году российский автомобильный рынок продемонстрировал высокие темпы роста благодаря повышению индекса потребительской уверенности, снижению уровня безработицы, доступности автокредитования, оживлению спроса, а также принятию мер государственного стимулирования посткризисного восстановления рынка автомобильной техники. Продажи новых легковых автомобилей (пассажирских и малотоннажных грузовых) увеличились на 39%, а новых грузовых автомобилей – на 35% по сравнению с показателями 2010 года. В то же время производство легковых автомобилей, по предварительным оценкам, выросло на 43%, а грузовых – на 30%. При этом следует отметить смещение спроса в направлении бюджетных моделей и постепенное восстановление спроса на автомобили премиум-класса. Кроме того, программа утилизации, проводившаяся с марта 2010 года по июнь 2011 года, оказала сильное положительное влияние на динамику продаж в 2011 году.

Высокие темпы роста производства автомобильной техники в России

в 2011 году были связаны с посткризисным оздоровлением российской экономики и государственной политической стимулирования автомобильной отрасли. Данные факторы, воздействуя на увеличение спроса, с одной стороны, и стимулируя производство – с другой, содействовали созданию новых и увеличению степени загрузки существующих производственных мощностей. Государство играет важную роль в восстановлении автомобильной отрасли. Стремясь к улучшению инвестиционного климата и привлечению прямых иностранных инвестиций, оно принимает меры в контексте изменения налоговой политики, снижения административных барьеров, развития инфраструктуры, упрощения процедуры уплаты таможенных пошлин, а также предоставления инвестиционных гарантий и софинансирования инвестиционных проектов.

Значимым событием 2011 года стало подписание Россией протокола о вступлении в ВТО. Окончательное присоединение России к ВТО состоится в 2012 году после прохождения соответствующих ратификационных процедур.

Важным следствием вступления России в ВТО будет существенное снижение импортных таможенных пошлин на автомобили в 2012–2018 годах, что может способствовать некоторому изменению структуры спроса, выражающемуся в увеличении доли автомобилей иностранного производства в структуре продаж.

2011 год характеризовался существенным ростом всех сегментов российского автомобильного рынка, включая производство комплектующих и дилерские сети. Следует отметить, что для России характерен сравнительно невысокий показатель количества автомобилей на душу населения и относительно солидный возраст парка автомобилей. Данные факторы в совокупности с посткризисным восстановлением экономики, ростом спроса и стимулирующей государственной политикой позволяют сделать вывод о значительном потенциале роста автомобильного рынка и достижении докризисных показателей в среднесрочной перспективе.



Рынок легковых автомобилей²

В 2011 году продолжился рост российского рынка легковых автомобилей. Так, общий объем продаж новых легковых автомобилей и легких коммерческих автомобилей за 2011 год составил 2653 тыс. штук, что на 39% выше аналогичного показателя 2010 года.

Стремительный рост продаж пришелся на январь-июнь 2011 года: за этот период темп роста составил 156% по отношению к аналогичному периоду 2010 года. Во втором полугодии – после завершения программы утилизации автомобилей³ – рост продаж незначительно снизился, однако положительная динамика по отношению к предыдущему году сохранилась. Темп роста за указанный период составил 126% по отношению к аналогичному периоду 2010 года.

² Весом до 3,5 тонн, в ряде исключений – до 6 тонн.

³ Программа утилизации автомобилей действовала с марта 2010 года по июнь 2011 года.

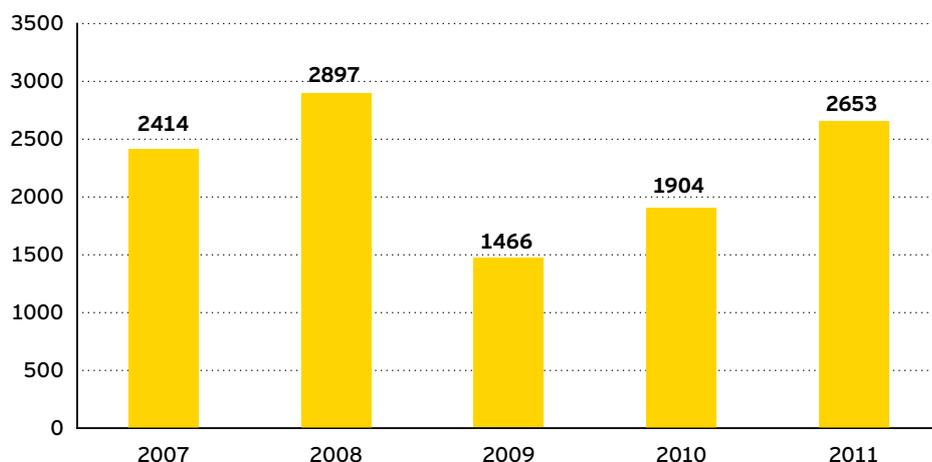
Основными факторами роста продаж стали:

- ▶ Оживление спроса
- ▶ Продление программы утилизации
- ▶ Субсидирование процентной ставки по кредитам
- ▶ Доступность автокредитов
- ▶ Постепенное восстановление спроса на автомобили премиум-класса.

Оптимистичные прогнозы продаж автопроизводителей относительно 2011 года, вызванные стабильным повышением спроса в 2010 году, также способствовали стремительному росту в 2011 году.

Необходимо отметить, что катастрофа в Японии, произошедшая в марте 2011 года, оказала негативное влияние на продажи автомобилей японских марок в мае-июле 2011 года. Однако на общую динамику продаж ее влияние было несущественным.

Продажи новых легковых автомобилей в России (тыс. штук)

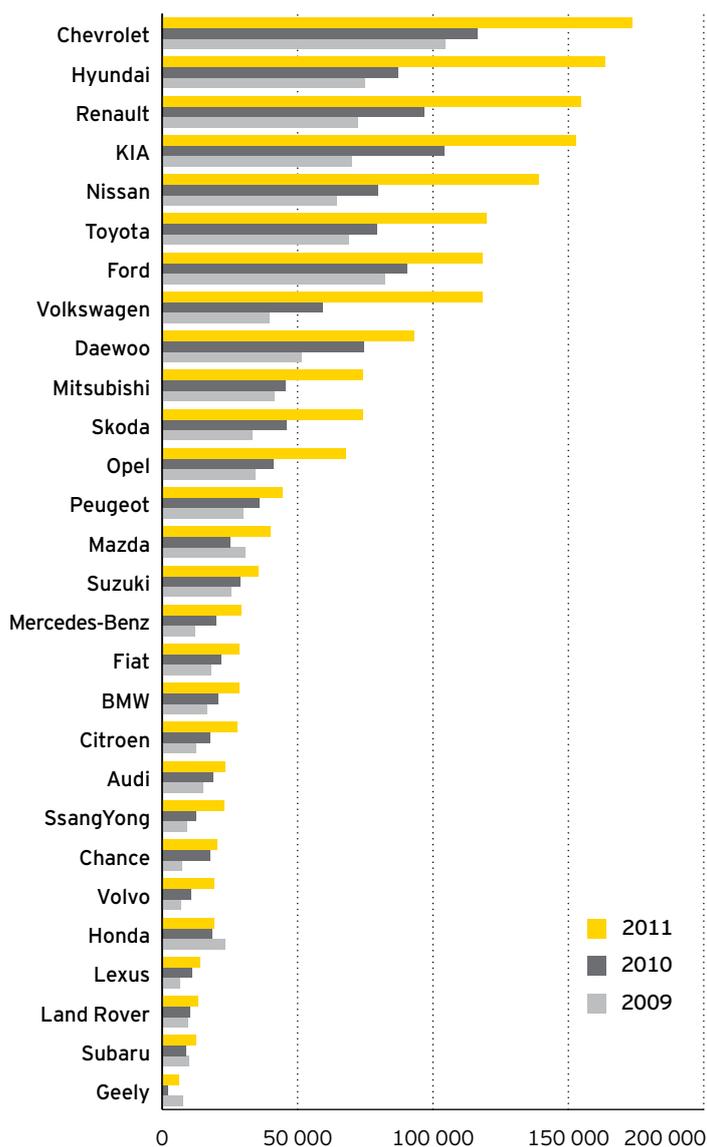


Источники: АЕБ, ОАО «АСМ-холдинг», аналитическое агентство «АВТОСТАТ».





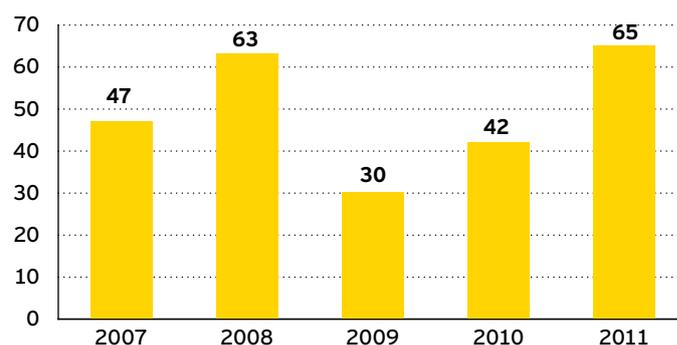
Продажи автомобилей ведущих иностранных производителей (штук, включая иностранные автомобили российской сборки)



Источник: АЕБ.

Объем продаж отечественных брендов в 2011 году вырос на 12% по сравнению с предыдущим годом и составил 732 тыс. автомобилей. Основными факторами роста стали субсидирование процентной ставки по кредитам и программа утилизации, которая была продлена до конца июня 2011 года. Однако в структуре продаж произошло снижение доли российских марок на 6% по сравнению с 2010 годом – с 34% до 28%. Объем реализации иномарок российского производства значительно вырос, превысив показатель 2010 года на 61%. В первую очередь, это связано с вводом нового режима промышленной сборки.

Объем рынка легковых автомобилей (млрд долларов США)



Источники: АЕБ, Прайс-Н, оценка «Эрнст энд Янг».

В стоимостном выражении российский рынок легковых автомобилей вырос на 55%, составив около 65 млрд долларов США². Более 88% пришлось на долю импортных и произведенных в России иномарок (57 млрд долларов США), при этом объем реализации отечественных брендов составил 8 млрд долларов США.

² По оценке экспертов «Эрнст энд Янг».



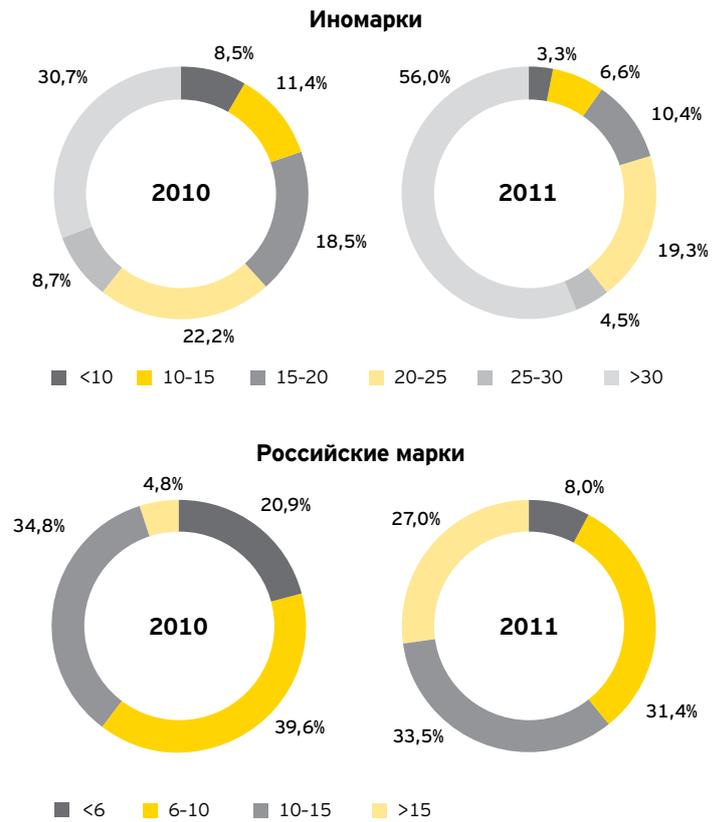
Структура продаж легковых автомобилей (%)



Источники: ОАО «АСМ-холдинг», оценка «Эрнст энд Янг».

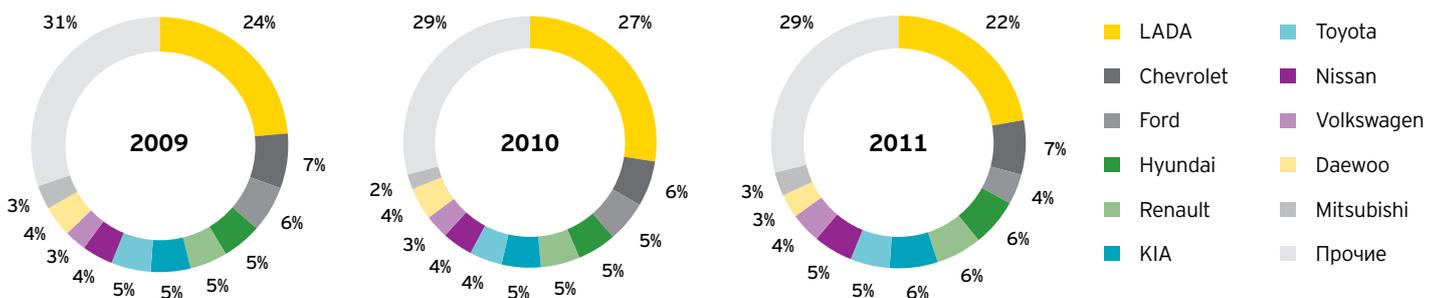
* Предварительная оценка.

Структура продаж автомобилей по ценовым сегментам (тыс. долларов США)



Источник: АЕБ, Прайс-Н, оценка «Эрнст энд Янг».

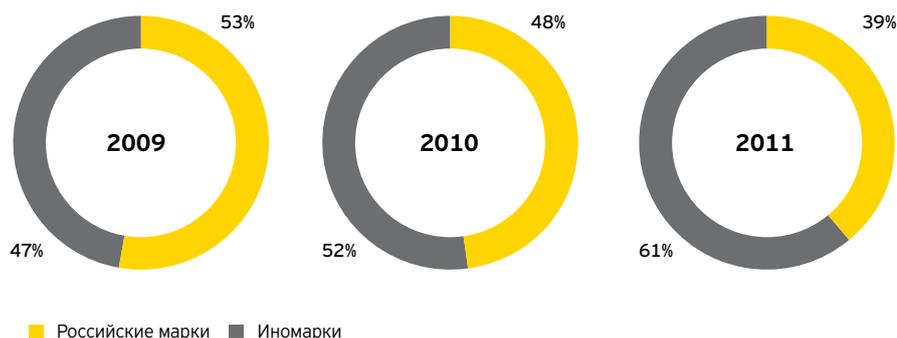
Структура продаж легковых автомобилей в разбивке по брендам (%)



Источники: АЕБ, оценка «Эрнст энд Янг».



Структура производства легковых автомобилей (%)



Источники: ОАО «АСМ-холдинг», оценка «Эрнст энд Янг».

В 2011 году продолжился рост объемов производства легковых автомобилей. Так, темп роста объемов производства в 2011 году составил 143% по сравнению с предыдущим годом. Это было достигнуто, в первую очередь, за счет увеличения объемов производства иномарок в России, темп роста которых

составил 154% по сравнению с 2010 годом. Объемы производства российских брендов также увеличились, однако незначительно – на 6%. Всего за прошедший год в России было выпущено более 674 тыс. отечественных автомобилей и около 1053 тыс. иномарок.

Изменение импортных пошлин в связи с присоединением России к ВТО*

| Легковые автомобили | Действующие до вступления в ВТО | При вступлении в ВТО | | | | | | |
|---------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| новые | 30,0% | 25,0% | 25,0% | 25,0% | 22,5% | 20,0% | 17,5% | 15,0% |
| | 35,0% | 25,0% | 24,0% | 23,0% | 22,0% | 21,0% | 20,0% | 20,0% |
| б/у 3-7 лет | 1,2-2,8 евро за 1 см ³ | 0,7-1,6 евро за 1 см ³ | | | | | | |
| б/у более 7 лет | 1,2-2,8 евро за 1 см ³ | 0,7-1,6 евро за 1 см ³ | | | | | | |

Источники: открытые источники.

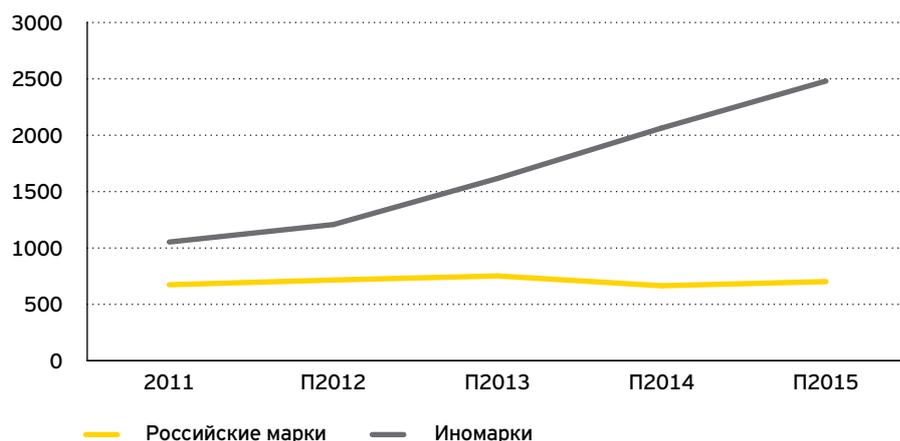
* Первоначальные договоренности



Основными факторами роста производства легковых автомобилей в последующие годы будут:

- ▶ Создание новых мощностей
- ▶ Изменения в режиме промышленной сборки
- ▶ Торговая политика, стимулирующая внутреннее производство
- ▶ Оздоровление российской экономики
- ▶ Нацеленность стратегии развития России до 2020 года на замещение импорта внутренним производством.

Прогноз объема производства легковых автомобилей в России (тыс. штук)

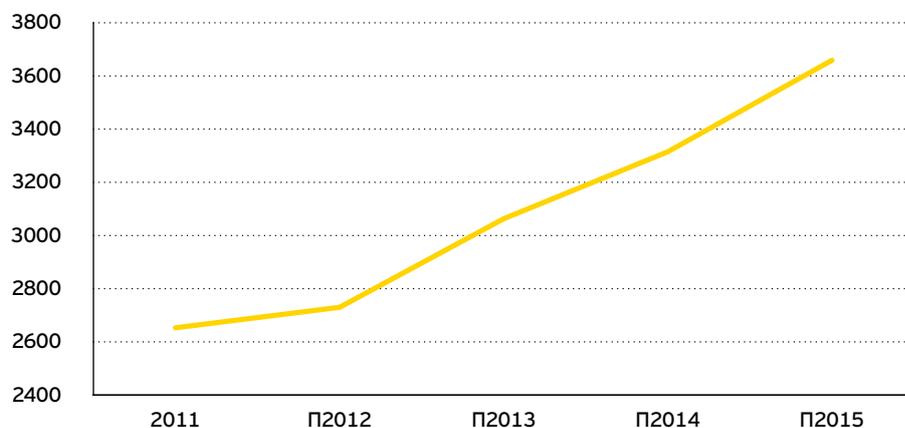


Источник: LMC Automotive (ранее J.D. Power).

Основными факторами роста продаж легковых автомобилей в последующие годы будут:

- ▶ Вступление в ВТО (в 2012–2018 годах произойдет существенное снижение таможенных пошлин на автомобили)
- ▶ Устаревший парк автомобилей (средний возраст автомобилей в России составляет 12 лет, в Европе – семь лет)
- ▶ Относительно низкая плотность автомобилей по сравнению с развитыми автомобильными рынками (250 автомобилей на 1000 человек в России по сравнению с 523 автомобилями во Франции и 643 автомобилями в США)
- ▶ Рост числа программ автокредитования, предоставляемых банками совместно с автоконцернами.

Прогноз объема продаж новых легковых автомобилей в России (тыс. штук)



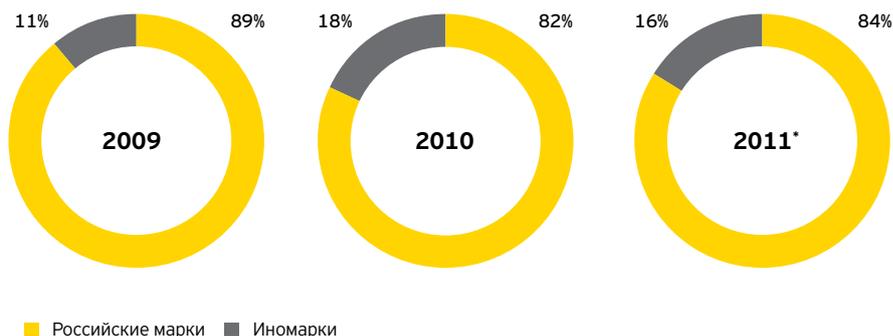
Источники: аналитическое агентство «АВТОСТАТ», АЕБ, LMC Automotive (ранее J.D. Power), IHS Global Insight, оценка «Эрнст энд Янг».

При подготовке прогноза развития российского рынка легковых автомобилей на 2012–2015 годы мы использовали материалы ведущих мировых и российских аналитических агентств, а также опирались на наши знания и накопленный опыт.

Рынок грузовых автомобилей⁵

В течение 2011 года российский рынок грузовых автомобилей продолжил восстанавливаться на фоне роста энергетического и промышленного секторов. Объем продаж новых грузовых автомобилей вырос на 35% по сравнению с 2010 годом и составил более 109,6 тыс. штук, в то время как объем производства увеличился на 30%.

Структура производства грузовых автомобилей (%)



Источники: ОАО «АСМ-холдинг», LMC Automotive (ранее J.D. Power), оценка «Эрнст энд Янг».

* Предварительная оценка.

Существенный рост объема производства грузовых автомобилей произошел в основном за счет российских марок (ГАЗ, КАМАЗ и других). В структуре продаж грузовых автомобилей также преобладают отечественные марки, которые по-прежнему более доступны для российских потребителей. Однако после ратификации протокола о вступлении России в ВТО ожидается снижение импортных пошлин на грузовые автомобили. Это может привести к ощутимому падению спроса на продукцию отечественных производителей и значительному увеличению импорта грузовых автомобилей, особенно подержанных.

Кроме того, принимая во внимание посткризисные темпы роста, иностранные производители высоко оценивают перспективы российского рынка грузовых автомобилей. В 2009–2010 годах в России открылись заводы Scania и Volvo Trucks (где также собирают грузовики Renault). В 2011 году ряд производителей подтвердили свои планы развития бизнеса в России, в частности:

- ▶ 11 марта 2011 года в Набережных Челнах состоялось официальное открытие совместного предприятия Daimler и ОАО «КАМАЗ» («Мерседес-Бенц Тракс Восток»). Первый совместно произведенный грузовик сошел с конвейера в сентябре. Планируемые производственные мощности изначально составили 4500 штук в год.

- ▶ Немецкий производитель грузовиков MAN планирует запустить новый завод по производству грузовых автомобилей в Санкт-Петербурге в первой половине 2012 года. На полную мощность (6000 грузовиков в год) предприятие должно выйти в течение трех последующих лет.
- ▶ Голландский производитель грузовиков DAF рассматривает возможность организации производства в России мощностью 5000–6000 машин в год и ищет российского партнера, который мог бы организовать сборку из импортных комплектующих. DAF ведет переговоры с предпринимателями из разных российских регионов. Окончательное решение пока не принято.

⁵ Среднетоннажные и тяжелые грузовики (весом более 6 тонн, в ряде исключений – более 3,5 тонн).



Изменение импортных пошлин в связи с присоединением России к ВТО*

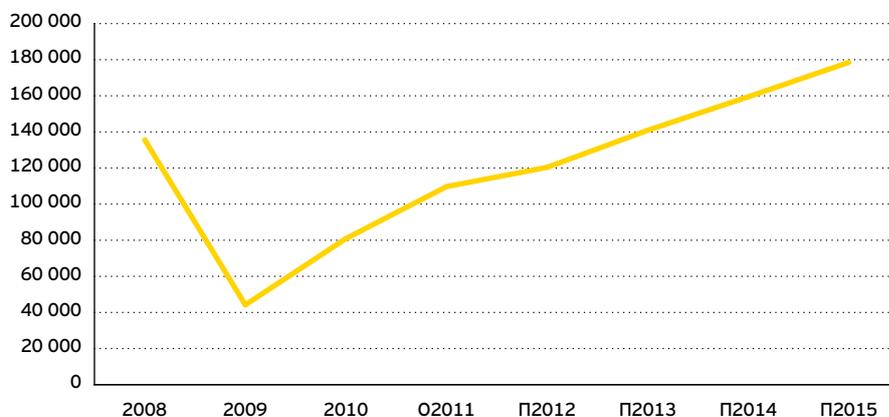
| | Действующие до вступления в ВТО | | При вступлении в ВТО | | | | | | | | |
|--|---|--|----------------------|------|------|------|-----------------------------|------|------|------|------|
| | 2011 | | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Грузовые автомобили (5–20 тонн) | | | | | | | | | | | |
| новые | 25% | | | | | | 15% | | | | |
| б/у менее 5 лет | 30% и дополнительная ставка 2,2 евро за 1 см ³ | | | | | | 10% | | | | |
| б/у 5–7 лет | 4,4 евро за 1 см ³ | | | | | | 10% | | | | |
| б/у более 7 лет | 4,5 евро за 1 см ³ | | | | | | 1 евро за 1 см ³ | | | | |
| Грузовые автомобили (более 20 тонн) | | | | | | | | | | | |
| новые | 25% | | 10% | | | | | 5% | | | |
| б/у менее 5 лет | 30% и дополнительная ставка 2,2 евро за 1 см ³ | | 15% | | | | | 10% | | | |
| б/у 5–7 лет | 4,4 евро за 1 см ³ | | 15% | | | | | 10% | | | |
| б/у более 7 лет | 4,5 евро за 1 см ³ | | | | | | 1 евро за 1 см ³ | | | | |

Источники: открытые источники.

* Первоначальные договоренности.

Согласно подготовленному нами сценарию развития рынка, продажи грузовых автомобилей в 2012–2015 годах в количественном выражении будут расти в среднем на 14% ежегодно. Предполагаемый рост отражает общее восстановление экономики в стране, потребность в обновлении парка грузовых автомобилей, а также расширение кредитного и лизингового рынков.

Прогноз объема продаж грузовых автомобилей (штук)

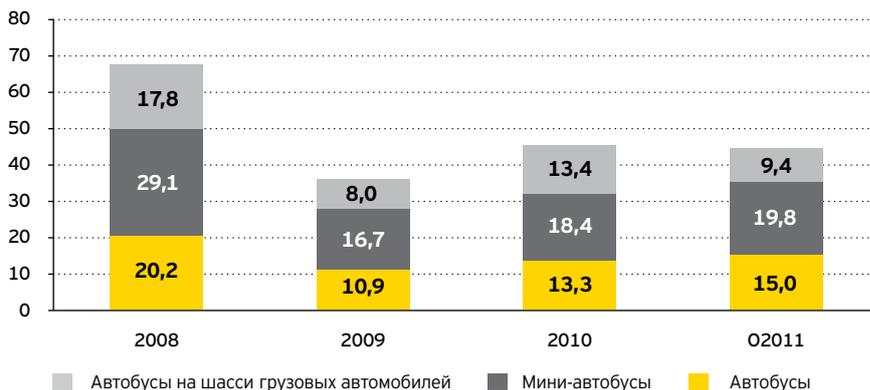


Источники: ОАО «АСМ-холдинг», LMC Automotive (ранее J.D. Power), оценка «Эрнст энд Янг».

Рынок автобусов⁶

В 2011 году объем продаж новых автобусов в России вырос на 13% по сравнению с результатами 2010 года и достиг, по предварительным оценкам, 15,1 тыс. штук. Увеличение объема производства также составило 13% относительно 2010 года. Следует отметить, что сегмент мини-автобусов продемонстрировал замедление темпов роста (увеличение объема на 8% в 2011 году по сравнению с 10% в 2010 году), в то время как сегмент автобусов на шасси грузовых автомобилей сократился более чем на 30%.

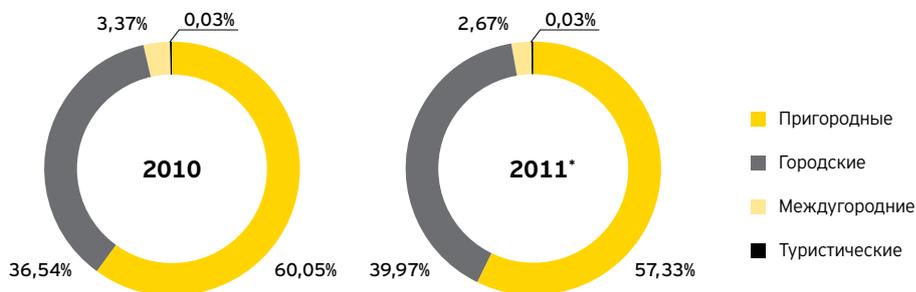
Динамика производства автобусов/мини-автобусов/автобусов на шасси грузовых автомобилей (тыс. штук)



Источники: ОАО «АСМ-холдинг», Министерство промышленности и торговли РФ, оценка «Эрнст энд Янг».

В 2011 году доля городских автобусов в структуре производства продолжила расти и составила почти 40%. В то же время доля пригородных автобусов снизилась до 57% (по сравнению с 64% в 2009 году и 60% в 2010 году). Однако пригородные автобусы все еще преобладают в производстве, а доли сегментов международных и туристических автобусов по-прежнему незначительны и составляют соответственно 2,67% и 0,33% от общего объема производства.

Структура производства автобусов (%)



Источники: ОАО «АСМ-холдинг», Министерство промышленности и торговли РФ, оценка «Эрнст энд Янг».
* Предварительная оценка.

⁶ Мини-автобусы и автобусы на шасси грузовых автомобилей не учитываются, если не указано иное.

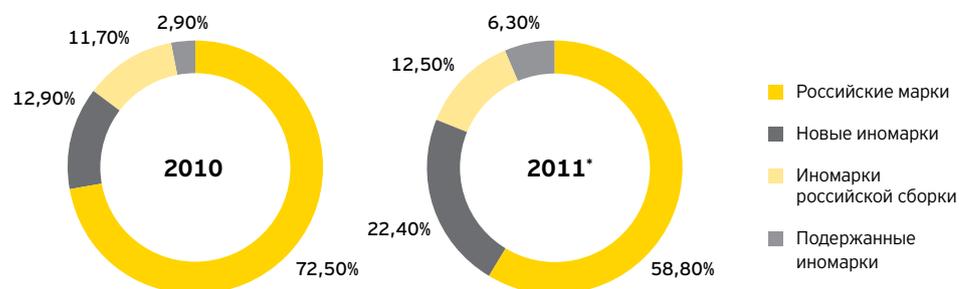


Основным изменением, произошедшим в структуре российского рынка автобусов по происхождению, является уменьшение доли российских марок за счет увеличения доли всех остальных сегментов: иномарок российской сборки, новых и подержанных иномарок. Данная тенденция вызвана сдвигом потребительских предпочтений ввиду увеличения покупательной способности.

Мы полагаем, что в дальнейшем рынок автобусов продолжит рост и в течение нескольких лет выйдет на докризисный уровень производства. Основными движущими силами развития рынка могут стать:

- ▶ Необходимость обновления парка автобусов в связи с существованием большого разрыва между нормативным и фактическим обновлением автобусного парка
- ▶ Увеличение доступности кредитных ресурсов в рамках общей финансовой ситуации в РФ.

Структура рынка автобусов (%)



Источник: ОАО «АСМ-холдинг».
* Предварительная оценка.



Рынок автомобильных комплектующих

Одной из основных характеристик российского рынка автомобильных комплектующих остается высокий потенциал для импортозамещения, связанный с ростом объема выпуска иностранных автомобилей на территории РФ. Ожидается, что на фоне относительно низкого уровня конкуренции во многих сегментах производства автомобильных комплектующих на рынок будут выходить новые игроки. Более того, предполагается, что для привлечения новых технологий в страну правительство РФ будет оказывать всестороннюю поддержку совместному производству, организованному российскими и иностранными партнерами.

В феврале 2011 года в целях развития программы локализации производства, а также стимулирования модернизации существующих производственных мощностей были ужесточены условия режима промышленной сборки в России.

Однако в настоящий момент российский рынок автомобильных комплектующих все еще развит слабо. Основными препятствиями для этого являются:

- ▶ Недостаточно развитая сеть поставщиков, отсутствие конкуренции и относительно низкое качество производимой продукции
- ▶ Недостаток инновационных технологий, которые определяли бы конкурентное преимущество российских компаний
- ▶ Недостаточные инвестиции в разработку и совершенствование навыков и технологий для освоения производства новых видов компонентов
- ▶ Технологическое отставание большинства производителей комплектующих на территории РФ
- ▶ Отсутствие качественных материалов для производства комплектующих: при наличии сырья для изготовления необходимых материалов их производство в России находится на относительно низком уровне, что заставляет производителей компонентов покупать сырье на мировых рынках.

В то же время потенциал российского рынка оценивается участниками отрасли достаточно высоко, что объясняется следующими факторами:

- ▶ Автомобильным концернам необходимы комплектующие высокого качества, отвечающие запросам потребителей.
- ▶ Правительство РФ продолжает поддерживать автомобильную отрасль, взаимодействуя с международными производителями, что предполагает увеличение количества рабочих мест и модернизацию технологического процесса.
- ▶ Наличие возможности для создания совместных предприятий между российскими и иностранными концернами предполагает разделение рисков, немедленный выход на российский рынок, развитие внутрирыночных связей и приобретение необходимого локального опыта.

Сравнение условий режимов промышленной сборки

| | С 1 февраля 2011 г. | | До 1 февраля 2011 г. |
|---|--|-----------------------|----------------------|
| | Новые мощности | Существующие мощности | |
| Ежегодное производство | > 300 000 автомобилей | > 350 000 автомобилей | > 25 000 автомобилей |
| Инвестиции в производственные мощности | Обязательное строительство или модернизация | | Не обязательны |
| Период льготного ввоза компонентов | 8 лет | | 7 или 8 лет |
| Компоненты, производство которых необходимо наладить в России | Двигатели, трансмиссия, штамповка кузовных деталей | | Не обязательны |
| Наличие инженерного центра | Обязательно | | Не обязательно |
| Степень локализации | 55% в течение 5 лет | 60% в течение 5 лет | 30% в течение 3 лет |

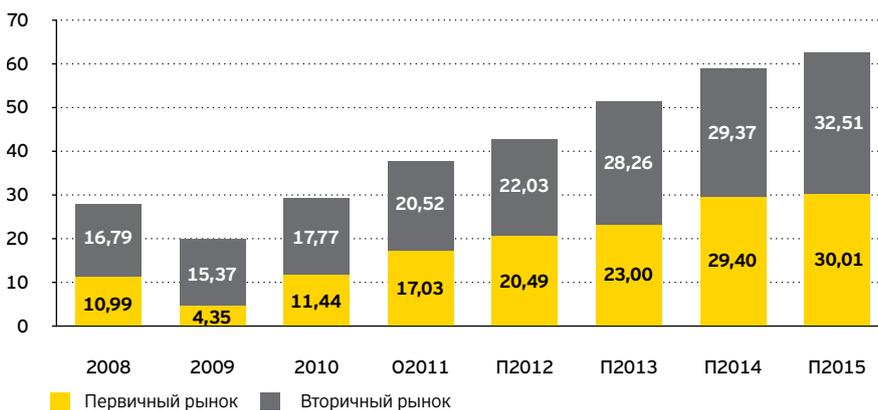
Промышленная сборка в России регулируется Постановлениями №166 и №566 Правительства РФ. Новые условия промышленной сборки вступили в силу с 1 февраля 2011 года. По данным Министерства промышленности и торговли РФ, 341 компания уже подписала меморандум о намерениях в соответствии с указанными Постановлениями.

Источники: открытые источники.



Мы подготовили прогноз развития рынка автомобильных комплектующих⁷ на 2012-2015 годы, основываясь на мнениях ведущих российских и международных экспертов, а также используя собственное знание рынка. По данным экспертов рынка, среднегодовой рост объема потребления автомобильных комплектующих в России в среднесрочной перспективе может составить 15–30%. Структура российского рынка автомобильных комплектующих будет меняться в сторону показателей стран с развитой автомобильной промышленностью, в которых соотношение первичного и вторичного рынков составляет 70%/30%. Уже к 2015 году данное соотношение в РФ может составить 52%/48%.

Объем рынка автомобильных комплектующих (млрд долларов США)



Источники: IHS Global Insight, LMC Automotive (ранее J.D. Power), аналитическое агентство «АВТОСТАТ», Министерство промышленности и торговли РФ, данные участников рынка, оценка «Эрнст энд Янг».

⁷ Объем рынка автомобильных комплектующих определяется суммой, состоящей из стоимости компонентов, необходимых для производства (первичный рынок), и стоимости компонентов, необходимых для послепродажного обслуживания автомобилей (вторичный рынок).



Автокредитование

В 2011 году для российского рынка автокредитования было характерно усиление тенденций, наблюдавшихся в 2010 году, а именно:

- ▶ Снижение ставок по кредитам
- ▶ Смягчение требований к заемщикам
- ▶ Возвращение уверенности участников рынков капитала
- ▶ Наличие избыточной ликвидности.

Данные факторы в сочетании с осуществлением государственной программы по субсидированию процентных ставок по автокредитам, на которую в совокупности было потрачено более 2,7 млрд рублей, вызвали рост продаж автомобилей в кредит. Всего за 2011 год в кредит было реализовано около 900 тыс. легковых автомобилей, что превысило показатель предыдущего года на 51%, составив 33% от общего объема рынка в натуральном выражении.

Необходимо также отметить, что государственная программа льготного автокредитования, запущенная в 2009 году как антикризисная мера поддержки российского автопрома, вступила в завершающую фазу. Следствием ее окончания 31 декабря 2011 года станет не только рост средних ставок в этом сегменте, но и существенное перераспределение долей рынка в пользу кэптивных банков глобальных автоконцернов. Большинству универсальных игроков в результате роста конкуренции придется переориентировать свой бизнес, что в течение ближайших пяти лет может вдвое сократить долю автокредитов в их портфелях.

Продажи легковых автомобилей в кредит на российском рынке в натуральном выражении (млн штук), доля от общего объема продаж (%)



Источники: АЕБ, аналитическое агентство «АВТОСТАТ», Центральный банк РФ, Прайс-Н, РБК, РОАД, оценка «Эрнст энд Янг».

Продажи легковых автомобилей в кредит на российском рынке в стоимостном выражении (млрд долларов США), доля от общего объема продаж (%)



Источники: АЕБ, аналитическое агентство «АВТОСТАТ», Центральный банк РФ, Прайс-Н, РБК, РОАД, оценка «Эрнст энд Янг».

Дилерские сети

В 2011 году продолжилось восстановление сегмента розничных продаж автомобилей. Оборот отрасли в 2011 году, по предварительным оценкам, составил 76,5 млрд долларов США, а количество действующих дилерских центров на конец 2011 года превысило 4000.

На сегодняшний день наблюдается усиление конкуренции в Москве и Санкт-Петербурге, связанное с желанием дилеров укрепить свои позиции на центральных рынках, а также восстановление интереса к регионам. Это позволяет говорить о потенциале инвестиционной активности в сегменте. Российские крупные игроки, бурно развивавшиеся до 2008 года, а также сумевшие реструктурировать задолженность перед банками и продолжить свою

деятельность, ищут возможности для региональной экспансии в целях увеличения рыночной доли и получения дополнительных конкурентных преимуществ по мере развития отрасли. Кроме того, уже сейчас заметен интерес к отрасли со стороны международных инвесторов.

В то же время на российском рынке продолжается движение к более «зрелой» модели бизнеса, что означает смещение источника получения прибыли. Следуя по пути формирования развитых рынков, большинство дилеров достигают увеличения доходности за счет уменьшения доли продаж новых автомобилей и наращивания доли продаж подержанных автомобилей, а также послепродажного обслуживания.

В настоящее время для финансирования бизнеса дилеров характерны следующие тенденции:

- ▶ Дилеры стремятся к модели долгосрочных отношений с базовым банком
- ▶ Крупные игроки рынка с осторожностью относятся к возможности проведения IPO
- ▶ Кэптивные банки более активно финансируют дилеров и стремятся к увеличению своей доли рынка.

Таким образом, значительный потенциал российского автомобильного рынка будет способствовать дальнейшему развитию дилерских сетей и вероятному привлечению на отечественный рынок зарубежных авторитейлеров в среднесрочной перспективе.



Автомобильная ЛОГИСТИКА

В 2011 году российский рынок перевозок легковых автомобилей продолжал расти. Увеличение объема перевозок было обусловлено высокими темпами роста российского автомобильного рынка. При этом доля перевозок автомобильным транспортом увеличилась на 11% за счет сокращения долей железнодорожного и морского транспорта и составила 81% от общего объема транспортировки автомобилей. Это объясняется сравнительной дешевизной такого вида перевозок, а также проблемами, связанными с развитием российской инфраструктуры. При использовании автомобильного транспорта существует возможность доставки груза «от двери к двери». Однако многие компании используют мультимодальные перевозки, то есть перевозки автомобилей, например включающие транспортировку автобусами и контейнерные перевозки по железной дороге.

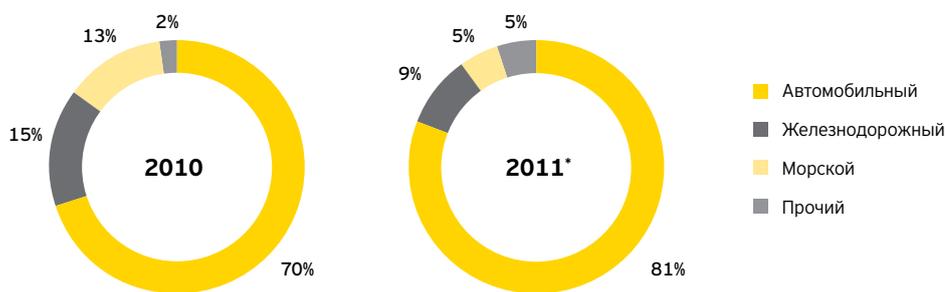
Поскольку рынок перевозок автомобилей напрямую зависит от динамики их продаж, в результате падения продаж легковых автомобилей в 2009 году на 49% рынок перевозок также сильно сократился. Следует отметить, что вследствие кризиса некоторым перевозчикам пришлось покинуть рынок. При этом до начала кризиса 2008 года перевозчики активно увеличивали парк техники, часто для этого прибегая к кредитам и лизингу. В итоге падение спроса на перевозки, произошедшее из-за сокращения покупательной способности и деловой активности, привело к тому, что многие перевозчики не смогли выполнить финансовые обязательства. В результате лизингодатели были вынуждены возвращать технику от лизингополучателей. Таким образом, во время кризиса в более устойчивом положении оказались крупные компании, имеющие постоянные, налаженные отношения с заказчиками

и сбалансированную долговую нагрузку. Резкое сокращение объема перевозок автомобилей в 2008–2009 годах способствовало формированию эффекта низкой базы, что после начала восстановления автомобильного рынка позволило зафиксировать высокие темпы роста объема перевозок в 2010 и 2011 годах.

На развитие сегмента автомобильной логистики влияют определенные сдерживающие и стимулирующие факторы. Одним из сдерживающих факторов является ограниченная возможность использования финансово-кредитных механизмов для пополнения оборотного капитала и обновления подвижного состава из-за его высокой стоимости и, как правило, отсутствия достаточного для банка залогового обеспечения. К другим сдерживающим факторам относятся низкое качество автомобильных дорог, рост цен на топливо, а также возможное ухудшение общеэкономической ситуации. В числе стимулов развития рынка автомобильной логистики – факторы, способствующие росту продаж автомобилей, увеличение протяженности и улучшение качества автодорог, а также вступление России в ВТО.

Таким образом, прогнозируемые темпы роста российского автомобильного рынка дают основания предполагать, что объем рынка автомобильной логистики также увеличится. Однако рост будет сдерживаться рядом факторов, важнейшими из которых являются нестабильность спроса на лизинговые услуги, повышение цен на топливо и низкое качество дорог.

Структура российского рынка перевозок автомобилей по видам транспорта (%)



Источники: Федеральная служба государственной статистики (Росстат), открытые источники, оценки ИА КредИнформ.

* Предварительная оценка.



Автомобильный рынок СНГ

Автомобильные рынки Украины, Казахстана, Беларуси и Узбекистана в 2011 году продемонстрировали положительную динамику. Высокие темпы роста производства наблюдались во всех странах, кроме Узбекистана (где объем производства легковых автомобилей незначительно сократился).

Украина

Украина является вторым по величине рынком легковых автомобилей в СНГ. Резкое сокращение производства легковых автомобилей на 85% в 2009 году сменилось постепенным восстановлением в 2010 и 2011 годах. Тем не менее достигнуть докризисных объемов производства пока не удалось. В 2010–2011 годах производство легковых автомобилей росло благодаря увеличению спроса, который находится в прямой зависимости от покупательной способности населения и роста экономики.

Значительная часть спроса на автомобили на Украине удовлетворяется исторически за счет внутреннего производства, вследствие чего оно сильно зависит от спроса на внутреннем рынке. Оживление спроса на легковые автомобили на Украине поддерживается за счет низкого показателя количества автомобилей на 1000 человек, солидного среднего возраста автомобилей, составляющего около 10 лет, а также роста индекса покупательной способности.

Тем не менее существует ряд негативных факторов, в силу которых ожидается, что рост объема продаж легковых автомобилей на Украине в краткой и среднесрочной перспективах будет уступать докризисному уровню. Среди таких факторов можно выделить увеличение цен на импортные автомобили, являющееся следствием повышения импортной пошлины с 10% до 25%, высокие темпы инфляции, а также меньшую доступность автокредитов по сравнению с докризисным периодом.

Казахстан

Производство автомобилей в Казахстане продемонстрировало высокие темпы роста в 2010 и 2011 годах (260% и 112% соответственно), а продажи выросли на 14% и 31% соответственно – в основном за счет эффекта низкой базы. Лидерами продаж являются автомобили марки LADA российской и казахстанской сборки, занимающие более 40% рынка, что свидетельствует о направленности потребительских предпочтений в сторону бюджетных моделей. Несмотря на рост более чем в три раза, абсолютные показатели объемов внутреннего производства остаются на низком уровне. В результате спрос на легковые автомобили в Казахстане более чем на 80% удовлетворяется за счет импорта.

Продажи легковых автомобилей в ряде стран СНГ (штук)

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Беларусь | 36 220 | 20 754 | 13 749 | 16 644 |
| Казахстан | 44 500 | 18 853 | 21 560 | 28 175 |
| Украина | 578 865 | 175 111 | 169 595 | 218 000 |
| Узбекистан | 56 496 | 59 004 | 56 500 | 61 615 |
| Итого | 716 081 | 273 722 | 261 404 | 324 434 |

Источники: IHS Global insight, LMC Automotive (ранее J.D. Power).



Беларусь

Продажи и производство автомобилей в Беларуси в 2011 году выросли на 21%. В то время как производство продолжило увеличиваться (в 2010 году прирост составил 41%), объем продаж впервые с начала кризиса продемонстрировал положительную динамику.

Как и в Казахстане, в связи с недостаточно развитым внутренним производством автомобилей спрос в Беларуси практически полностью удовлетворяется за счет импорта. В данном контексте отмена льгот по НДС при ввозе и реализации автомобилей может привести к общему повышению розничных цен и развитию производства внутри страны.

Узбекистан

Узбекистан по-прежнему является лидером по величине производства автомобилей среди рассматриваемых стран. Следует отметить разнонаправленную динамику количества произведенных и приобретенных автомобилей в Узбекистане: в 2011 году производство уменьшилось всего на 0,8%, а продажи увеличились на 9,1% по сравнению с 2010 годом. В структуре продаж легковых автомобилей по-прежнему доминируют транспортные средства, произведенные внутри страны. По предварительным оценкам, их доля составляет от 85% до 95%. Сложившаяся ситуация объясняется высокими импортными пошлинами и акцизами, а также запретом на предоставление кредита с целью покупки автомобиля иностранного производства.

Производство легковых автомобилей в ряде стран СНГ (штук)

| | 2008 | 2009 | 2010 | 02011 |
|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Беларусь | 240 | 161 | 227 | 275 |
| Казахстан | 3271 | 878 | 3160 | 6712 |
| Украина | 415 487 | 62 571 | 79 073 | 101 512 |
| Узбекистан | 195 038 | 205 011 | 217 533 | 215 754 |
| Итого | 614 036 | 268 621 | 299 993 | 324 253 |

Источники: IHS Global insight, LMC Automotive (ранее J.D. Power), ОАО «АСМ-холдинг».

Оказание услуг предприятиям автомобильной отрасли

Компания «Эрнст энд Янг» является ведущим консультантом предприятий автомобильной промышленности и оказывает им поддержку в успешном решении сложных проблем отрасли.

Сегодня компания «Эрнст энд Янг» представляет собой международную организацию, насчитывающую 152 000 сотрудников в разных странах мира. Более 7000 профессионалов оказывают услуги клиентам, представляющим свыше 1500 компаний в автомобильной отрасли.

Наша группа по оказанию услуг предприятиям автопрома при поддержке Международного центра по оказанию услуг предприятиям автомобильной отрасли «Эрнст энд Янг» содействует клиентам в России и СНГ в определении устойчивого курса развития и выполнении стоящих перед ними задач.

Наши клиенты

«Эрнст энд Янг» оказывает профессиональные консультационные услуги ведущим компаниям автомобильной отрасли:

- ▶ «Эрнст энд Янг» – лидер среди аудиторских фирм, обслуживающих предприятия автомобильной отрасли, включенные журналом Forbes в список 2000 крупнейших компаний мира в 2011 году. Наша компания является аудитором 24 из 70 предприятий автомобильной отрасли (34,3%), включенных в этот список.
- ▶ Мы оказываем услуги 33,3% предприятий автомобильной отрасли, включенных журналом Fortune в список 1000 крупнейших компаний в 2011 году.
- ▶ «Эрнст энд Янг» обслуживает 32,4% компаний автомобильной отрасли, включенных в индекс Russell 3000 в 2011 году.

С открытием нашего московского офиса в 1989 году мы стали первой международной фирмой по оказанию профессиональных услуг на территории СНГ. Наша практика имеет самую широкую сеть офисов среди международных консультационных фирм, представленных в СНГ: в 18 офисах компании в восьми странах СНГ работают 4000 сотрудников.



Контактная информация

Россия



Иван Бончев

Руководитель группы по оказанию услуг предприятиям автомобильной отрасли в СНГ, практика консультационных услуг по сделкам

Тел.: +7 (495) 755 9817

Ivan.Bonchev@ru.ey.com



Алексей Иванов

Аудиторские услуги

Тел.: +7 (495) 228 3661

Alexei.Ivanov@ru.ey.com



Денис Камышев

Консультационные услуги

Тел.: +7 (495) 662 9341

Denis.Kamyshev@ru.ey.com



Андрей Игнатов

Услуги в области налогообложения

Тел.: +7 (495) 755 9694

Andrei.Ignatov@ru.ey.com

Центральная Азия



Айсулу Нарбаева

Тел.: +7 (727) 259 8302

Aisulu.Narbayeva@kz.ey.com

Украина



Дмитрий Литвак

Тел.: +380 (44) 490 3021

Dmitriy.Litvak@ua.ey.com



Список сокращений

| | |
|-------------|--|
| АЕБ | Ассоциация европейского бизнеса |
| ВВП | Валовой внутренний продукт |
| ВТО | Всемирная торговая организация |
| О | Оценка |
| П | Прогноз |
| РБК | РосБизнесКонсалтинг |
| РОАД | Ассоциация «Российские автомобильные дилеры» |
| ЦВЕ | Центральная и Восточная Европа |
| ИРО | Initial Public Offering |

Краткая информация о компании «Эрнст энд Янг»

«Эрнст энд Янг» является международным лидером в области аудита, налогообложения, сопровождения сделок и консультирования. Коллектив компании насчитывает 152 000 сотрудников в разных странах мира, которых объединяют общие корпоративные ценности, а также приверженность качеству оказываемых услуг. Мы создаем перспективы, раскрывая потенциал наших сотрудников, клиентов и общества в целом.

Мы постоянно расширяем наши услуги и ресурсы с учетом потребностей клиентов в различных регионах СНГ. В 18 офисах нашей фирмы (в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Екатеринбурге, Казани, Краснодаре, Тольятти, Южно-Сахалинске, Алматы, Астане, Атырау, Баку, Киеве, Донецке, Ташкенте, Тбилиси, Ереване и Минске) работают 4000 специалистов.

Более подробная информация представлена на нашем сайте: www.ey.com.

Название «Эрнст энд Янг» относится к глобальной организации, объединяющей компании, входящие в состав Ernst & Young Global Limited, каждая из которых является отдельным юридическим лицом. Ernst & Young Global Limited – юридическое лицо, созданное в соответствии с законодательством Великобритании, – является компанией, ограниченной гарантиями ее участников, и не оказывает услуг клиентам.

© 2012 «Эрнст энд Янг (СНГ) Б.В.»
Все права защищены.

Информация, содержащаяся в настоящей публикации, представлена в сокращенной форме и предназначена лишь для общего ознакомления, в связи с чем она не может рассматриваться в качестве полноценной замены подробного отчета о проведенном исследовании и других упомянутых материалов и служить основанием для вынесения профессионального суждения. «Эрнст энд Янг» не несет ответственности за ущерб, причиненный каким-либо лицам в результате действия или отказа от действия на основании сведений, содержащихся в данной публикации. По всем конкретным вопросам следует обращаться к специалисту по соответствующему направлению.

