



Автомобильный рынок России и СНГ

Обзор отрасли

Март 2018 года

EY

Совершенствуя бизнес,
улучшаем мир

Содержание

Введение	1
Краткий обзор и основные выводы	2
Экономика России	3
Состояние мирового рынка автомобилестроения	5
Россия в контексте мирового автомобильного рынка	8
Рынок легковых и легких коммерческих автомобилей	10
Рынок грузовых автомобилей	16
Рынок автобусов	18
Дилерские сети	20
Автокредитование	22
Автомобильный рынок СНГ	24
Оказание услуг предприятиям автомобильной отрасли	27
Контактная информация	28

Введение



Алексей Иванов

Партнер, руководитель практики консультационных услуг по сделкам в СНГ



Андрей Томышев

Директор, руководитель группы по оказанию услуг предприятиям автомобильной отрасли в СНГ

В 2017 году российский авторынок начал восстанавливаться на фоне общего оздоровления экономики. Основными драйверами роста стали отложенный спрос, подъем потребительской активности, увеличение расходов и сохранение значительных объемов государственной поддержки сектора. У российского рынка по-прежнему имеется значительный потенциал роста, который может быть реализован в случае дальнейшего улучшения макроэкономических показателей.

В настоящем отчете представлен анализ текущего состояния автомобильного рынка России и других стран СНГ, а также прогноз его долгосрочного развития. Мы считаем, что восстановление отрасли продолжится. Большинство международных игроков сохраняют свои планы в отношении развития бизнеса в РФ, что наряду с государственной поддержкой отрасли позволит вывести ее на путь устойчивого роста.

Специалисты компании EY готовы поделиться своим профессиональным опытом и оказать содействие в решении стоящих перед вами задач, а также предоставить консультации по вопросам осуществления инвестиций, управления рисками, бизнес-процессами и затратами.

Краткий обзор и основные выводы

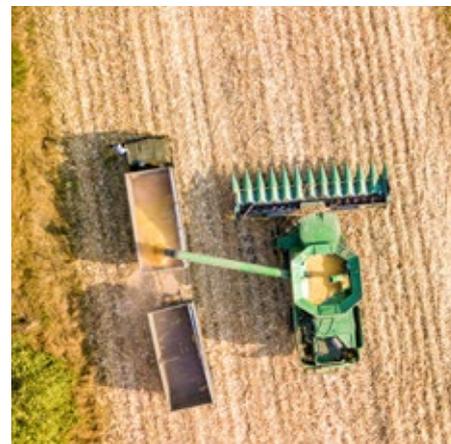
После динамичного восстановления, наблюдавшегося в 2010–2011 годах, рост российского автомобильного рынка в 2012 году замедлился, а с 2013 года на фоне ухудшения макроэкономической конъюнктуры происходило сокращение продаж. В 2017 году наметился тренд к улучшению ситуации. По итогам 2017 года объем продаж легковых и легких коммерческих автомобилей составил 1,6 млн единиц.

ЕУ прогнозирует дальнейшее увеличение данного показателя, который к 2020 году достигнет уровня, превышающего 2 млн автомобилей.

Основные выводы:

- ▶ В 2017 году объем продаж вырос вместе с ростом реального ВВП, восстановившись до уровня 2015 года.
- ▶ Мы высоко оцениваем долгосрочный потенциал российского рынка. Он объясняется низкой степенью обеспеченности населения автомобилями, солидным возрастом автопарка, продолжением государственной поддержки сектора и развитием бизнеса в РФ крупными международными игроками.
- ▶ Восстановление рынка продолжится в 2018 году с перспективой увеличения объемов продаж до уровня, превышающего 2 млн легковых автомобилей к 2020 году.
- ▶ Темпы восстановления будут определяться такими факторами, как обменный курс рубля, цены на нефть, уровень ставок по автомобильным кредитам, размеры и эффективность мер государственной поддержки, государственное регулирование, в частности индексация утилизационного сбора, а также перспективы снижения стоимости владения автомобилем.
- ▶ Несмотря на рост рынка автомобильного кредитования в 2017 году, уровень проникновения автомобильных кредитов в России пока еще ниже показателя западных стран. Однако постепенное снижение ключевой ставки Центрального банка РФ, наращивание бизнеса кэптивными банками автомобильных компаний и общее восстановление рынка потребительского кредитования будут способствовать увеличению доли кредитных продаж автомобилей, стимулируя рост авторынка.
- ▶ В условиях кризиса некоторые дилеры ушли с рынка, другие оптимизировали размер бизнеса или были приобретены более крупными игроками. Ряд дилеров, взявших значительные кредитные обязательства, проходят процедуру финансовой реструктуризации. Восстановление рынка в 2017 году и диверсификация бизнеса за счет наращивания доли подержанных автомобилей помогли части дилеров улучшить финансовые показатели. Для повышения прибыльности дилеров в долгосрочной перспективе необходимо продолжать развитие продаж подержанных автомобилей и финансовых продуктов, а также активизировать использование данных, собранных через телематические устройства.
- ▶ В сегменте коммерческих автомобилей в 2017 году российские бренды продолжают доминировать. При этом продажи коммерческих автомобилей начали восстанавливаться раньше рынка легковых – в 2016 году, поскольку в меньшей степени подвержены негативному влиянию снизившейся потребительской уверенности. В 2017 году был зафиксирован значительный рост продаж грузовиков – на 50,8%.
- ▶ Производство автобусов в России в 2017 году сократилось на 2,8%, однако сохранило хорошие перспективы для дальнейшего развития в связи с солидным возрастом транспортных средств, а также благодаря государственной поддержке автопроизводителей и спроса на технику. В перспективе ожидается электрификация автобусного парка в крупных городах.
- ▶ Международные автомобильные концерны продолжают процесс локализации. Однако его сдерживает отсутствие качественной базы поставщиков второго и более низкого уровня, а также некоторых материалов для автомобильной отрасли.
- ▶ На рынке стран СНГ в 2017 году также началось восстановление спроса вследствие стабилизации макроэкономической ситуации и курса национальных валют в большинстве стран. Наиболее значительные показатели объема продаж автомобилей по итогам 2017 года наблюдались на Украине, а по объему производства традиционно лидирует Узбекистан.

Экономика России



В 2017 году наметилась тенденция к росту национальной экономики, ВВП увеличился на 1,5% после спада в 2015–2016 годах. Факторами роста стали увеличение цен на нефть и укрепление обменного курса рубля, а также адаптация к введенным экономическим ограничениям. Рост сопровождался повышением реальной заработной платы, укреплением рубля и увеличением потребительского кредитования. В то же время реальные располагаемые доходы населения снизились на 1,7% ввиду падения социальных выплат и доходов от предпринимательской деятельности.

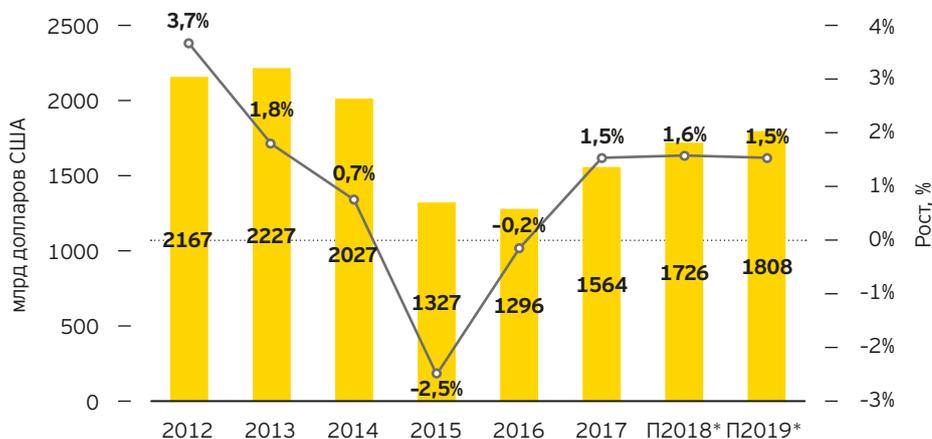
Среди ключевых секторов экономики, показавших наиболее значительный прирост, следует отметить оптовую и розничную торговлю (3,1%) и транспортно-логистический сектор (3,7%). Промышленное производство и добывающий сектор росли более умеренными темпами – на 1,0% и 1,4% соответственно, а в строительстве продолжился спад (-0,2%).

Значительное влияние на экономические показатели РФ оказало введение ограничений наряду с резким снижением стоимости нефти, что привело к кратной девальвации российского рубля и увеличению стоимости заимствования денежных средств. Положительным эффектом новых экономических реалий стало повышение привлекательности российских активов для потенциальных

инвесторов. Ожидается, что в течение нескольких лет объем прямых иностранных инвестиций значительно вырастет. При этом для обеспечения инвестиционной привлекательности РФ в долгосрочной перспективе необходимо направить усилия на совершенствование законодательной и институциональной базы, а также на снижение роли государства в экономике. Кроме того, следует заняться внедрением передовых технологий в сфере производства и управления на предприятиях.

Ожидаемое повышение цен на нефть, восстановление реальных располагаемых доходов домохозяйств и увеличение конечного потребления в долгосрочной перспективе также будут способствовать росту экономики и привлекательности рынка.

Консенсус-прогноз динамики номинального и реального ВВП России



- Номинальный ВВП
- Прирост реального ВВП

Источники: МЭР, EIU, Oxford Economics, World Bank, СЕЕМЕА, МВФ, анализ ЕУ.

*П – прогноз.

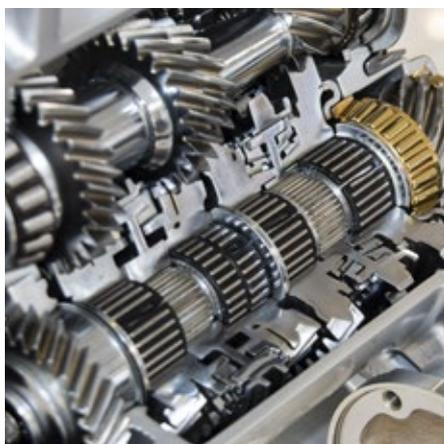
Прогноз ключевых макроэкономических показателей

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	П2018*	П2019*
Численность населения, млн	143,0	143,3	143,7	146,3	146,5	146,8	146,9	147,0
Прирост реального ВВП, %	3,7%	1,8%	0,7%	-2,5%	-0,2%	1,5%	1,6%	1,5%
ВВП на душу населения, долларов США	15 278	15 973	14 468	9527	9000	10 865	11 994	12 566
Инфляция, %	5,1%	6,8%	7,8%	15,5%	7,1%	3,7%	3,7%	4,0%
Индекс промышленного производства, %	3,4%	0,4%	1,7%	-3,4%	1,3%	1,0%	2,4%	1,9%
Цена сырой нефти марки Brent, долларов США за баррель	112,0	108,9	98,9	52,7	44,1	54,3	58,3	58,7
Уровень безработицы по отношению к экономически активному населению, % (средний за год)	5,5%	5,5%	5,2%	5,6%	5,9%	5,3%	5,2%	5,0%
Курс рубля к доллару США (средний за год)	30,8	31,8	38,4	60,9	66,8	58,3	59,9	60,4
Курс рубля к евро (средний за год)	39,6	42,3	51,0	67,5	74,1	66,0	70,3	71,3

Источники: Росстат, ВМИ, МЭР, EIU, Oxford Economics EIA, Bloomberg, анализ ЕУ, СЕЕМЕА, Центр развития НИУ ВШЭ.

*П – прогноз.

Состояние мирового рынка автомобилестроения



2017 год стал восьмым годом последовательного роста для мирового автомобильного сектора. Продажи легковых и легких коммерческих автомобилей увеличились по итогам года на 2,5% и составили 95,4 млн автомобилей. Темп роста оказался ниже уровня 2016 года (4%) по следующим причинам:

- ▶ снижение продаж в Северной Америке на 1,5% после роста в предыдущем году вследствие сокращения спроса на рынках США и Мексики;
- ▶ снижение темпов роста автомобильного рынка в Азиатском регионе, преимущественно за счет замедления в Китае;
- ▶ замедление темпов роста автомобильного рынка Западной Европы по причине снижения спроса в Великобритании.

При этом важно отметить ускорение роста в Восточной Европе и Латинской Америке. В Восточной Европе рост наблюдался преимущественно благодаря началу восстановления рынка в России и продолжению положительной динамики в Польше и Чехии. В Латинской Америке основной вклад в повышение показателей внесло начавшееся восстановление автомобильного рынка в Бразилии и продолжение роста в Аргентине.

Крупнейшим регионом по объему продаж автомобилей является Азия, где более 60% объемов приходится на Китай. Замедление роста в Китае с 10,8% в 2016 году до 1,9% в 2017 году связано с повышением налога на продажу автомобилей с 5,0% до 7,5%. Это оказывает существенное негативное влияние на сегмент автомобилей с объемом двигателя 1,6 литров и менее, которые составляют 67% от общего автомобильного парка в Китае. Их владельцы относятся к самым низкодоходным слоям населения, которые наиболее чувствительны к изменению цен.

Несмотря на замедление темпов, Китай внес самый значительный вклад в рост мирового рынка, обеспечив четверть абсолютного прироста. Другими лидерами по вкладу в мировой рост являлись Индия (+14,2%), Япония (+11,7%), Бразилия (+10,2%), Аргентина (+7,5%) и Иран (+7,3%). Рынок Индии

в 2017 году вырос на 10% и сохраняет перспективы для дальнейшего увеличения благодаря росту располагаемых доходов и спроса на автомобили со стороны сельских регионов, а также ввиду низкой плотности автопарка – на 1000 человек взрослого населения там приходится 34 автомобиля против 617 в Западной Европе.

Основными факторами роста в Японии стали низкая база продаж в прошлом году, ускорение роста экономики и перенос на 2019 год ввода налога на товары, который изначально предполагалось осуществить в апреле 2017 года. Дальнейший рост будет сдерживаться сокращением населения и повышением уровня использования общественного транспорта.

Рост рынка в Бразилии и Аргентине был связан с восстановлением национальных экономик, и он продолжится в 2018 году с учетом положительного макроэкономического прогноза. Рост продаж в Иране вызван позитивными явлениями в экономике после отмены санкций США в 2016 году и обусловлен невысокой текущей плотностью автопарка.

В ряде регионов со зрелой экономикой и развитыми автомобильными рынками в 2017 году наблюдался спад: в частности, в Америке (-1,9%), Великобритании (-5,6%) и Южной Корее (-0,4%). Спад в США после пика продаж в 2016 году

был вызван подорожанием автомобилей и повышением процентных ставок. Основной причиной сокращения британского рынка стали замедление темпов экономического роста, повышение процентных ставок и налога на владение автомобилем, а также неопределенность, связанная с выходом страны из ЕС.

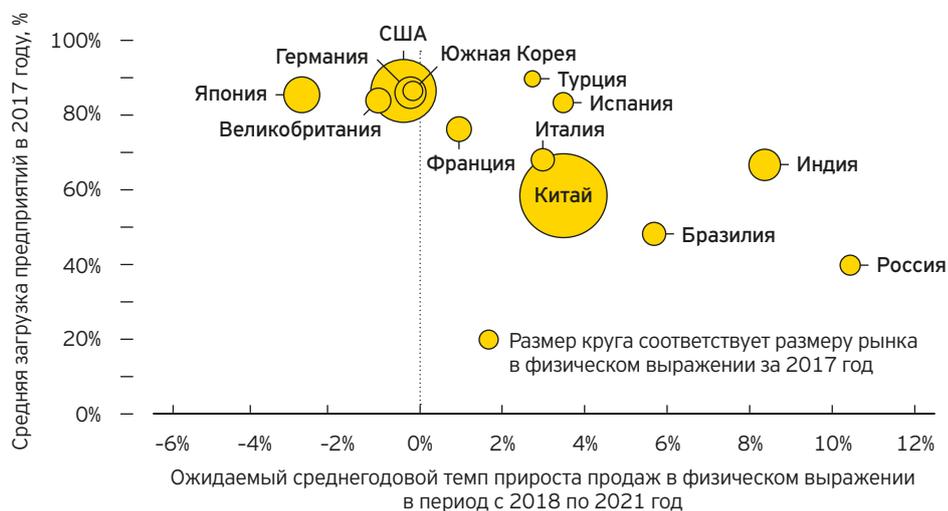
Мировой объем продаж грузовых автомобилей в 2017 году составил 3,2 млн единиц, при этом на Китай пришлось около 45% продаж.

Перспективы развития отрасли

В краткосрочной перспективе ожидается замедление роста продаж на мировом рынке в результате продолжающегося снижения спроса на автомобили в США, а также сокращения темпов роста экономик развивающихся стран. Одним из негативных факторов может стать спад активности на рынке Азии. Рост в Китае в 2018 году может быть ограничен в связи с возвращением налога на покупку новых автомобилей к уровню 2015 года (10%), а также с принятием мер по ограничению регистрации новых автомобилей в крупных городах. Мировой объем продаж легковых и легких коммерческих автомобилей в 2018 году прогнозируется на уровне 97,4 млн единиц, что на 2,2% больше, чем в 2017 году.

Несмотря на то что экономика еврозоны в целом адаптировалась к решению Великобритании о выходе из ЕС, условия выхода пока не согласованы. Неопределенность будет влиять на принимаемые бизнес-решения в ближайшие несколько лет, что связано с потенциальными рисками замедления роста на автомобильном рынке как Великобритании, так и еврозоны – в случае реализации

Загрузка мощностей и ожидаемый темп роста продаж по странам в период с 2018 по 2021 год



Источники: LMC Automotive, анализ EY.

консервативного сценария. В Великобритании при этом в 2018 году прогнозируется дальнейшее снижение продаж, вызванное циклической рецессией и возможным ужесточением кредитной политики со стороны Банка Англии.

Китай и Индия останутся основными точками роста мирового спроса в краткосрочной и среднесрочной перспективе благодаря подъему национальной экономики и увеличению потребительских расходов при недостаточной насыщенности рынка автомобилями. Так, объем рынка Индии может удвоиться к 2027 году – до 8 млн автомобилей.

Весомый вклад в рост мирового рынка в среднесрочной перспективе внесут Россия и Бразилия. В обеих странах в 2017 году началось восстановление: рынок России по итогам года вырос на 11,9%, рынок Бразилии – на 10%. Эта тенденция в данных странах продолжится. Темпы роста будут зависеть

от общей макроэкономической ситуации, а также от степени и видов поддержки автомобильной промышленности со стороны государства.

Авторынки таких крупных развитых стран, как Япония, Южная Корея и Австралия, не имеют значительного потенциала роста. Более того, в Японии в связи с сокращением численности и старением населения наблюдается снижение спроса на автомобили. Сдерживающими факторами являются высокий уровень развития общественного транспорта, высокая стоимость владения автомобилем, а также дефицит мест для парковки.

Сложной задачей, стоящей перед развивающимися странами, является создание транспортной инфраструктуры, способной обслуживать увеличивающийся парк автомобилей. Автомобильный рынок развитых стран в значительной степени ориентирован на замещение автопарка и больше зависит от настроений покупателей. При этом одним из ключевых трендов, влияющих на конфигурацию рынка, является активное развитие парка автомобилей с электродвигателем со следующим прогнозом на ближайшие 10 лет:

Ключевые драйверы развития рынка электромобилей

 **>20%**
Снижение выбросов CO₂ за счет ужесточения экологического законодательства

 **~50%**
Расширение зарядной инфраструктуры

 **~70%**
Снижение стоимости электрических батарей – до 150 долларов США за кВт·ч

 **~20-30 МИНУТ**
Ожидаемое время зарядки автомобиля

Данная тенденция усиливается на фоне роста стоимости традиционного топлива ввиду восстановления цен на нефть, ужесточения экологического законодательства в ряде стран и государственного стимулирования сектора. Например, в Норвегии благодаря системе государственных стимулов продажи электрифицированных автомобилей к концу 2017 года сравнялись с аналогичным показателем по автомобилям с двигателями внутреннего сгорания.

По прогнозам компании EY, в 2025 году на долю автомобилей на альтернативном топливе (в том числе и электромобилей) придется 24% всех продаж, при этом ключевыми регионами развития будут Китай и Европа. Китай уже сейчас является одним из лидеров в этой области, по итогам 2017 года в стране было продано 0,6 млн электромобилей (+73% к 2016 году).

Указанная тенденция изменяет конфигурацию отрасли, приводя к углублению кооперации между производителями и к новым альянсам:

► **BMW и Volkswagen** – партнерство по развитию 100 зарядных станций, включая станции быстрой зарядки.

- **BMW и Nissan** – партнерство по развитию станций быстрой зарядки в США.
- **Daimler и QUALCOMM** – развитие технологии беспроводной зарядки.
- **Audi, LG Chem и Samsung SDI** – создание перспективных батарей для SUV в целях увеличения максимального пробега до 500 км.

Другим значимым направлением развития автомобильного рынка является создание автономных транспортных средств и совместное использование автотранспорта (car sharing) для оптимизации стоимости владения автомобилем. Согласно результатам наших исследований, до 66% автовладельцев в настоящий момент готовы к применению автопилота. Совместное использование автомобиля позволит увеличить его утилизацию до 25-30% по сравнению с 4-5% при личном пользовании. Развитие данных технологий сопровождается возрастанием объемов передаваемой автомобилем информации и, как следствие, ростом рынка телематики. По прогнозам EY, в 2025 году доля автономных автомобилей может составить 15% от общемирового объема продаж всех автомобилей.



Россия в контексте мирового автомобильного рынка

После продолжительного спада продаж в РФ, который начался в 2013 году, в 2016 году рынок достиг дна, а объем продаж легковых и легких коммерческих автомобилей приблизился к минимальной отметке за последние 10 лет (1,4 млн единиц). В январе-феврале 2017 года падение продолжилось, составив 4,5% по сравнению с январем-февралем 2016 года. С марта 2017 года началось восстановление рынка, а к маю 2017 года темпы роста увеличились до 14,7% по отношению к сопоставимому периоду 2016 года и до конца 2017 года находились в диапазоне от 14% до 18,6% в зависимости от месяца. Это обеспечило рост на 11,9% по итогам года.

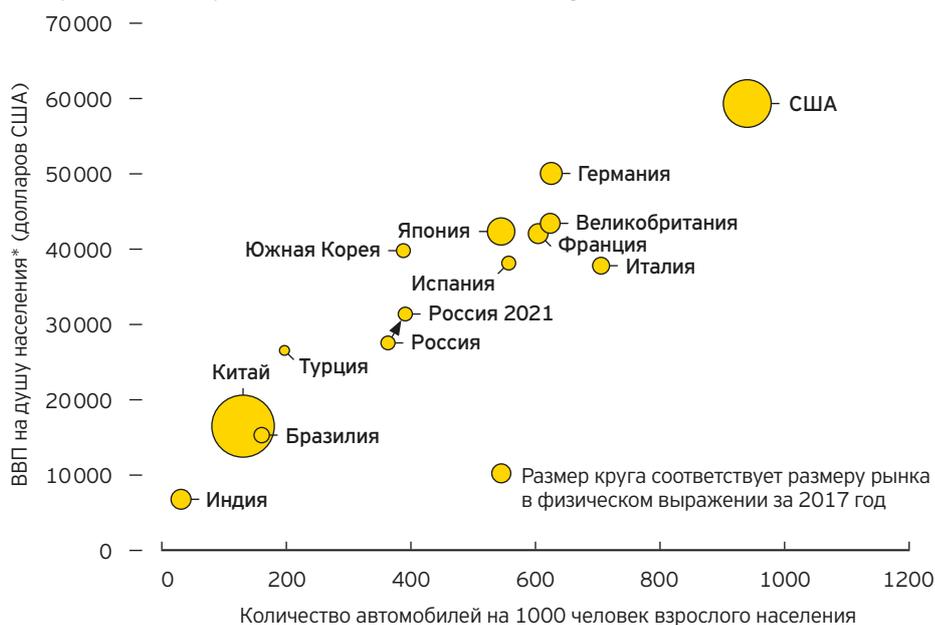
Восстановление спроса происходило несмотря на продолжение индексации цен производителями в целях компенсации отрицательного эффекта девальвации рубля. К концу 2016 года накопленный индекс цен по сравнению с 2014 годом составил около 40%. В течение 2017 года средняя индексация была равна 5%, при этом рост средневзвешенных цен был меньше потребительской инфляции ввиду смещения спроса в сторону более бюджетных автомобилей.

По результатам 2017 года, как и в 2016 году, автомобильный рынок РФ все еще занимал пятое место среди европейских стран, уступая Германии, Великобритании, Франции и Италии. Значительный потенциал роста рынка обусловлен отложенным спросом, накопленным за 2013-2016 годы, низкой плотностью автомобильного парка, его изношенностью, а также трендом к восстановлению базовых макроэкономических показателей – цен на нефть, ВВП, реальных доходов населения, потребительской активности, доступности автомобильных кредитов.

Так, по итогам 2017 года количество легковых автомобилей в России на 1000 человек взрослого населения составляло 351 единицу, что на 43% ниже, чем в среднем в Западной Европе (617 единиц), и на 55% ниже по сравнению с Северной Америкой (783 единицы). Средний возраст парка легковых и легких коммерческих автомобилей в РФ превышает 12 лет, что значительно больше показателя Западной Европы, где он составляет девять лет. Доля продаж автомобилей в кредит к концу 2017 года увеличилась до 48,9% по сравнению с 44% в конце 2016 года на фоне постепенного снижения процентных ставок и развития бизнеса кэптивных банков.

Потенциал рынка подтверждается продолжением реализации иностранными компаниями планов развития локального производства автомобилей и комплектующих. Так, в 2017 году началось строительство заводов Mercedes-Benz и Mazda Sollers, ряд компаний объявили новые планы развития производства в России.

Сравнение плотности автомобилизации по странам с перспективой развития России к 2021 году



Источники: LMC Automotive, Oxford Economics, анализ EY.

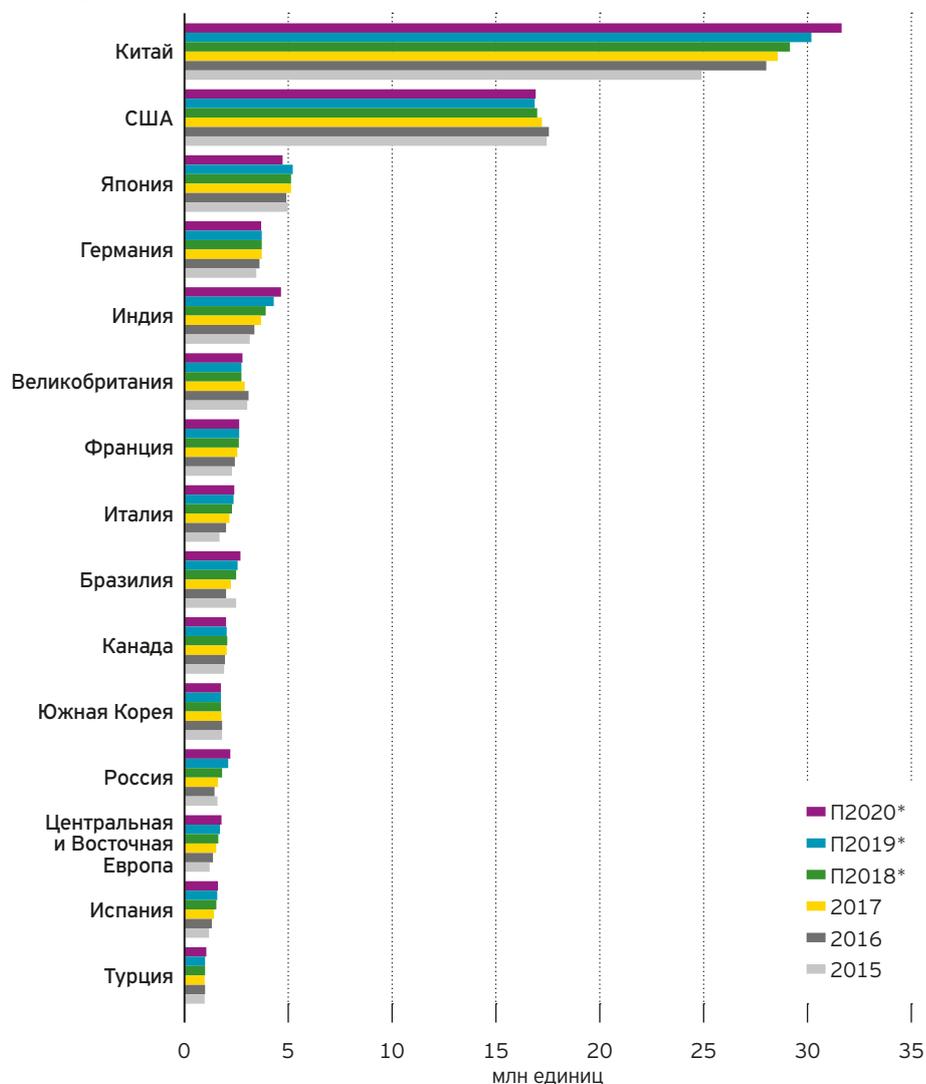
* По паритету покупательной способности, в ценах 2017 года.

В качестве дополнительной точки роста российские автомобильные концерны рассматривают расширение экспорта, которое поможет быстрее вернуть объемы производства к экономически эффективным значениям, снизить себестоимость и создать дополнительные стимулы к локализации. В 2017 году планы по наращиванию экспорта анонсировали как российские, так и иностранные концерны. Рост экспорта легковых и легких коммерческих автомобилей в денежном выражении в 2017 году составил 19% (до 1320 млн долларов США), автомобильных компонентов – 40% (до 1292 млн долларов США). Одним из факторов роста также является государственная политика, направленная на стимулирование экспорта. В августе 2017 года была принята Стратегия развития экспорта в автомобильной промышленности, предусматривающая ряд новых монетарных и немонетарных мер поддержки наряду с действовавшими в 2016 году, такими как субсидирование логистических затрат, а также расходов на сертификацию и омологацию. Общий объем поддержки до 2025 года в базовом сценарии запланирован на уровне 89,6 млрд рублей. Предусматриваются субсидии на льготное кредитование и лизинг, на компенсацию страховой премии «ЭКСАР», участие в международных выставках, развитие дилерской и сервисной сети. Согласно документу, реализация вышеуказанных мер позволит увеличить совокупный объем экспорта автомобильной промышленности к 2025 году до 4,9 млрд долларов США.

Также Правительство РФ рассматривает возможность добавления показателя по объемам экспорта к критериям выделения субсидий автомобильным компаниям.

В целом в 2017 году, как и в 2013-2016 годах, Правительство РФ продолжило наращивать поддержку отрасли. Действовавшие в 2016 году субсидии процентных ставок по автомобильным

Рынок новых легковых и легких коммерческих автомобилей в ведущих странах



Источник: LMC Automotive.

* П – прогноз.

кредитам и автомобильному лизингу, программа обновления парка, субсидии на закупку техники государственными структурами в 2017 году были дополнены адресными программами поддержки спроса во всех сегментах автомобилей: «Семейный автомобиль», «Первый автомобиль», «Российский фермер», «Российский тягач», «Свое дело».

Риском для отрасли является неопределенность относительно будущих

цен на нефть и обменного курса рубля к доллару США, которая оказывает значительное влияние на потребительский сектор в РФ. Сохраняется и неопределенность относительно новых подходов государства к стимулированию локализации после завершения действия соглашений о промышленной сборке в 2018-2020 годах. Сдерживающим фактором может быть также индексация утилизационного сбора в 2018 году.

Рынок легковых и легких коммерческих автомобилей

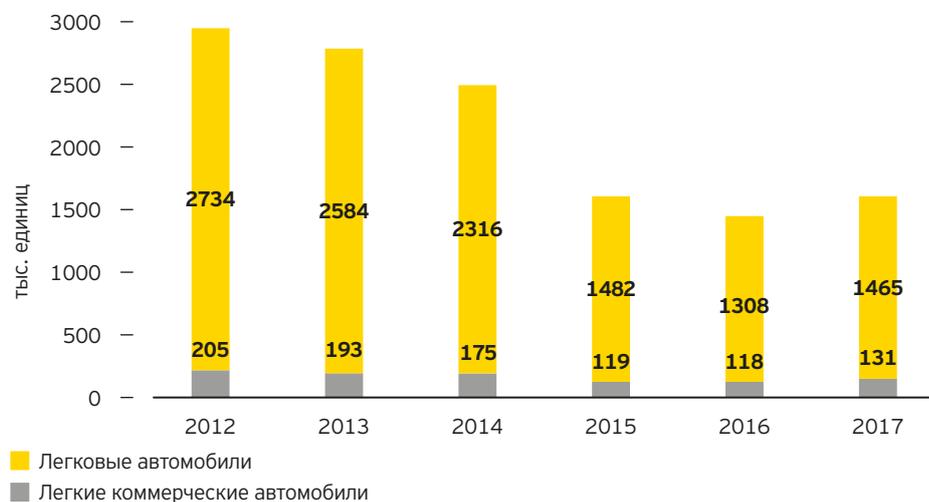


Общий объем продаж новых легковых и легких коммерческих автомобилей согласно статистике АЕБ сократился на 11% в 2016 году, а затем начал восстановление, показав рост в 11,9% в 2017 году. Основными факторами роста стали повышение цен на нефть, улучшение макроэкономических показателей, реализация отложенного спроса на автомобили на фоне оживления потребительского сектора и активная поддержка со стороны государства.

По мере стабилизации обменного курса рубля к доллару в 2017 году объем регистрации автомобилей в РФ по итогам года практически приблизился к объему продаж согласно статистике АЕБ. Превышение продаж над регистрацией по итогам 2017 года составило всего 27 тыс. единиц по сравнению с 0,2 млн единиц в 2015 году и 0,1 млн единиц

в 2016 году. Значительный разрыв в показателях предыдущих лет был обусловлен резкой девальвацией рубля и временным снижением цен на автомобили в РФ, выраженных в иностранной валюте, что привело к вывозу части автомобилей, приобретенных у российских дилеров, в страны СНГ.

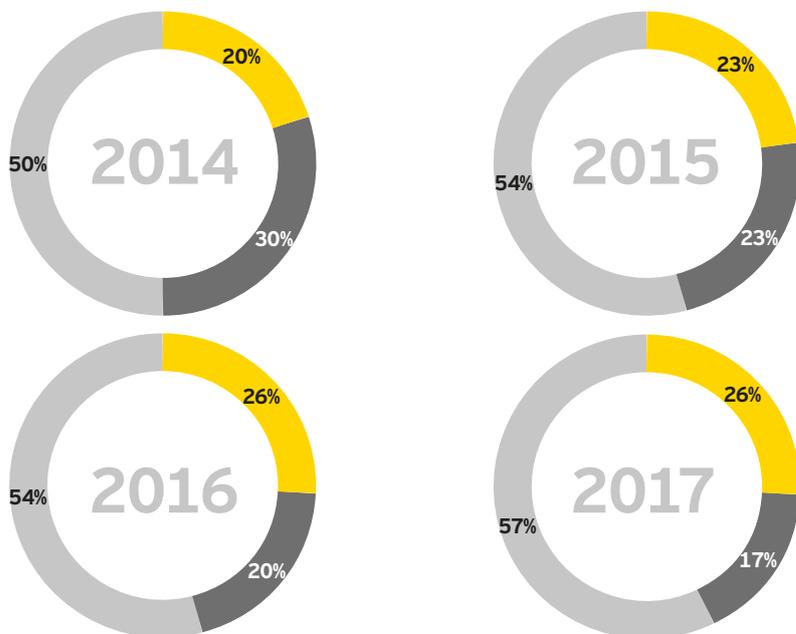
Объем продаж новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России за период с 2012 по 2017 год



Источники: АЕБ, анализ ЕУ.



Структура продаж легковых и легких коммерческих автомобилей в России по происхождению



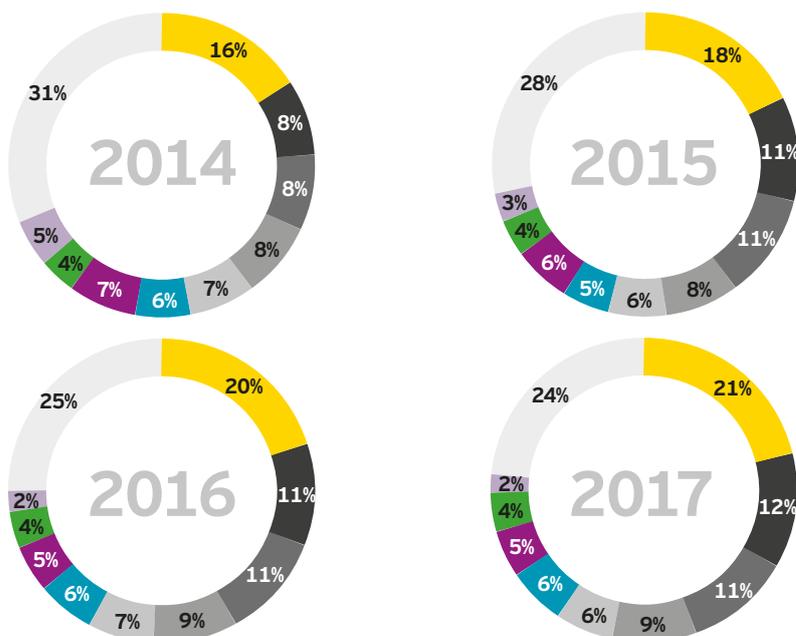
■ Российские марки
 ■ Импортные иностранные марки
■ Локализованные иностранные марки

Источники: LMC Automotive, ФТС России, анализ EY.

В 2015–2017 годах наблюдался рост доли отечественных и иностранных локализованных марок на российском автомобильном рынке. Основными причинами этого являются ценовое преимущество российских и локализованных иностранных моделей, переориентация спроса на бюджетные марки на фоне роста цен на автомобили, а также фокусирование государственной поддержки спроса на данных моделях.

В 2017 году доля российских марок в автомобильном парке продолжала сокращаться за счет замещения снятых с производства отечественных моделей новыми бюджетными иностранными и российскими автомобилями. Тенденция поддерживалась запуском в 2015–2017 годах ряда новинок в сегменте компактных кроссоверов и интересом к новым бюджетным моделям LADA, который позволил нарастить долю данной марки.

Распределение основных брендов на рынке легковых автомобилей в России

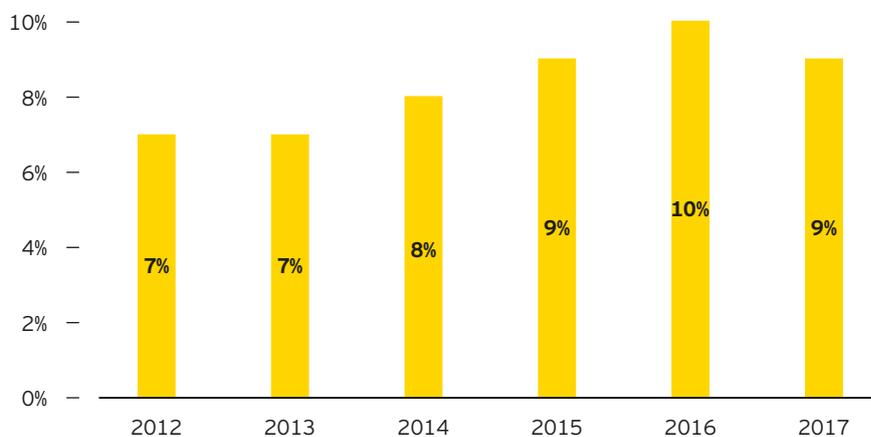


■ LADA
 ■ KIA
 ■ Hyundai
 ■ Renault
 ■ Toyota
 ■ Volkswagen
 ■ Nissan
 ■ Škoda
 ■ Chevrolet
 ■ Прочие

Источники: LMC Automotive, АЕБ, анализ EY.

Рост доли премиальных брендов, который наблюдался в 2013–2016 годах, сменился в 2017 году снижением. Причинами стали восстановление потребительской активности и реализация отложенного спроса в бюджетном и массовом сегментах. Они сильнее всего пострадали в кризис, но и быстрее восстанавливаются. Премиальный сегмент в большей степени защищен от кризиса ввиду менее значительной эластичности спроса по цене. При этом доля премиальных брендов в общей структуре продаж автомобилей в РФ по-прежнему невысока – 9% по итогам 2017 года, что существенно меньше аналогичного значения в развитых странах. Например, в Европе за тот же период показатель составил 19%. Ввиду этого доля премиальных марок может продолжить рост в долгосрочной перспективе.

Доля премиальных брендов в общем объеме продаж

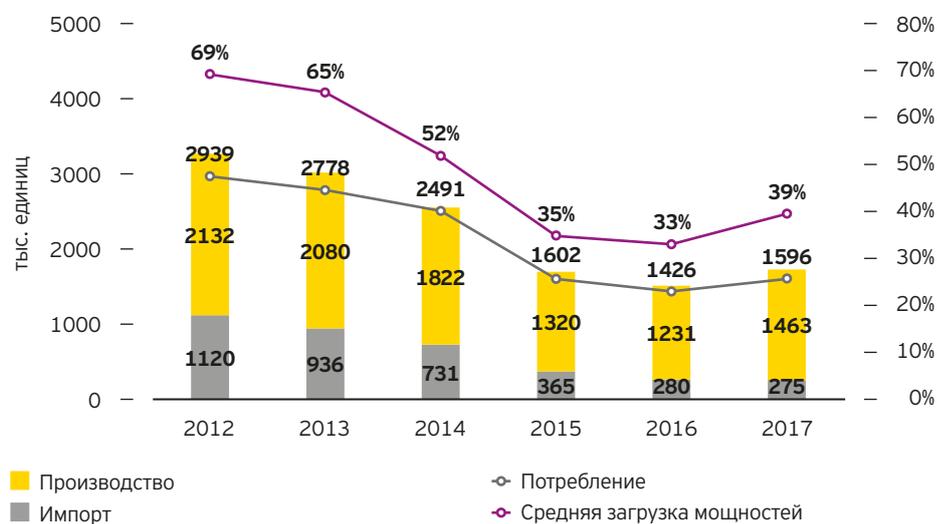


Источники: LMC Automotive, анализ EY.

Производство и баланс рынка

По данным LMC, в 2017 году в России было произведено 1,35 млн легковых и 0,11 млн легких коммерческих автомобилей. Происходило увеличение загрузки мощностей вместе с ростом спроса и экспорта после снижения этих показателей в 2016 году. Восстановление экспорта обусловлено стабилизацией макроэкономической ситуации в ряде стран СНГ и началом реализации стратегии развития экспорта, утвержденной в августе 2017 года. Общий экспорт всех типов автомобилей и автомобильных компонентов по итогам 2017 года, согласно статистике ФТС, составил 3,0 млрд долларов США, что на 25% выше показателя предыдущего года. В основном рост был обеспечен за счет автокомпонентов, объем экспорта которых увеличился с 0,92 млрд долларов США до 1,29 млрд долларов США.

Баланс производства и спроса на рынке автомобилей



Источники: АЕБ, аналитическое агентство «АВТОСТАТ», ФТС России, оценка EY.

В 2017 году ряд автомобильных компаний начали реализацию проектов по строительству новых заводов или объявили планы о строительстве¹:

- ▶ **Naval** – продолжается строительство завода в Тульской области мощностью 150 тыс. автомобилей в год, планируемый срок ввода в эксплуатацию – 2018 год.
- ▶ **Mercedes-Benz** – планируется ввод в эксплуатацию нового завода в Московской области в 2019 году с совокупной мощностью 25 тыс. автомобилей в год. В рамках данного проекта был подписан специальный инвестиционный контракт с правительством сроком на девять лет.
- ▶ **Mazda Sollers** – начато строительство завода по производству двигателей в Приморском Крае, планируемая мощность – 50 тыс. силовых агрегатов в год.
- ▶ **BMW** планирует построить завод полного цикла в Калининградской области, совокупная мощность которого может составить около 27 тыс. автомобилей в год. Для реализации данного проекта рассматривается возможность заключения специального инвестиционного контракта.
- ▶ Японский производитель грузовых автомобилей **Hino** намерен построить завод в Химках в 2018 году мощностью 2 тыс. автомобилей в год.

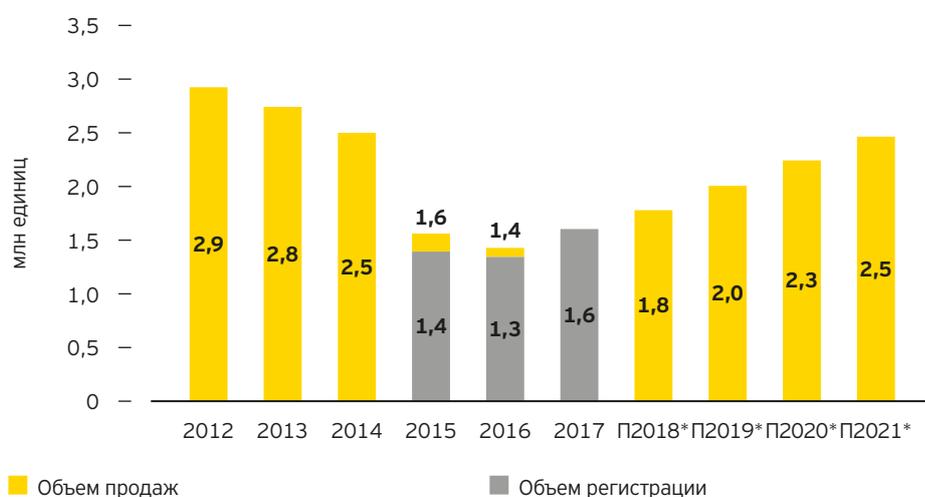
В рамках наращивания экспорта некоторые российские производители рассматривают возможность локализации производства за рубежом, а Минпромторг – возможность организации производственного хаба для российских компаний в Мексике.

Перспективы развития рынка

Если говорить о перспективах развития рынка, то при реализации базового сценария ожидается продолжение его восстановления в 2018 году. Это связано

с положительными прогнозами по экономике в целом, с сохранением государственной поддержки и эффектом отложенного спроса.

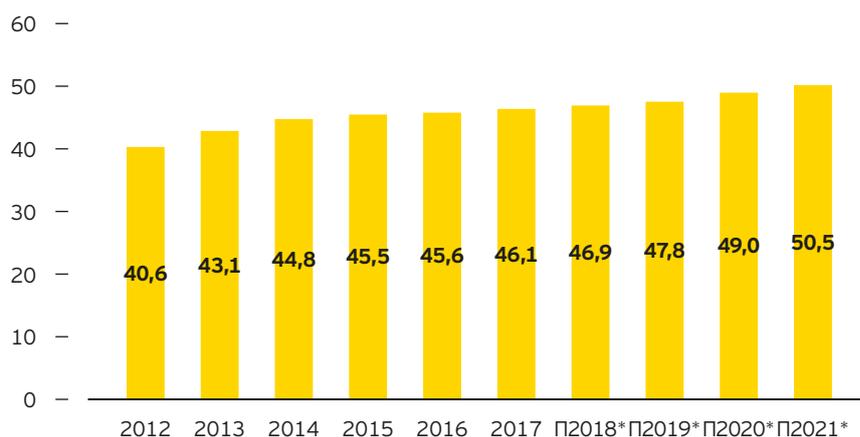
Фактические и прогнозные объемы продаж легковых и легких коммерческих автомобилей в России



Источники: АЕБ, аналитическое агентство «АВТОСТАТ», LMC Automotive, анализ ЕУ.

*П – прогноз.

Парк легковых и легких коммерческих автомобилей в России



■ Парк автомобилей РФ в период с 2012 по 2021 год

Источники: АЕБ, аналитическое агентство «АВТОСТАТ», LMC Automotive, анализ ЕУ.

*П – прогноз.

¹ <https://www.autostat.ru/news/31627/>
<https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2017/10/06/736781-bmw-zavod>
http://abreview.ru/ab/news/mazda_nachala_stroitelstvo_zavoda_dvigately/
<http://www.innov.ru/news/auto/hino-otkroet-svoy-zavod-v/>
<http://www.rbc.ru/business/13/01/2017/5878c19a9a7947f6d45a67a0?from=main>

Динамику продаж автомобилей будут определять следующие факторы:

- ▶ динамика обменного курса рубля, цены на нефть, реальных располагаемых доходов населения;
- ▶ доступность автомобильных кредитов, размер ставок по автокредитам;
- ▶ объем и эффективность мер государственной поддержки;
- ▶ развитие транспортной инфраструктуры и перспектива снижения стоимости владения автомобилем;
- ▶ темпы локализации производства автомобильными компаниями, которые влияют на себестоимость и цены;
- ▶ темпы индексации утилизационного сбора и изменения акцизов со стороны государства.

Отложенный спрос все еще не удовлетворен, что будет продолжать способствовать восстановлению рынка в 2018 году.

Сегмент подержанных легковых автомобилей продемонстрировал меньший спад в кризис, сократившись на 20% в 2015 году, и начал расти уже в 2016 году на 6% – до 5,2 млн единиц. В 2017 году рост замедлился до 1,5% за январь-октябрь по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Причинами стали частичная переориентация спроса на новые автомобили и государственная программа обновления парка, ориентированная на поддержку продаж новых автомобилей в обмен на подержанные.

Лидеры на рынке подержанных автомобилей определяются размером парка соответствующих марок. По итогам 10 месяцев 2017 года в пятерку наиболее продаваемых на вторичном рынке марок и лидеров по величине парка входили LADA, Toyota, Nissan, Hyundai и Chevrolet. При этом доля марки LADA в автомобильном парке и на вторичном рынке сокращается, а доля иномарок растет.



Государственная поддержка

Государство планирует поддерживать отрасль в 2018 году, однако объем поддержки может снизиться ввиду прекращения субсидирования процентных ставок по автокредитам и программы обновления парка.

При этом будут сохранены адресные программы поддержки, с фокусом на определенные группы покупателей: «Первый автомобиль», «Семейный автомобиль» и прочие. Информация по ключевым программам поддержки спроса представлена ниже.

Помимо поддержки спроса в рамках бюджета РФ на 2018 год предусмотрены прямые субсидии автомобильным производителям на компенсацию процентов по кредитам, затрат на НИОКР, содержание рабочих мест и энерго-ресурсы, а также расходов на выпуск автомобилей, соответствующих нормам Евро-4 и 5.

Как и ранее, существенная часть поддержки приходится на субсидирование спроса, которое не создает долгосрочных стимулов для повышения эффективности автомобильной индустрии, включая загрузку избыточных мощностей, локализацию отсутствующих технологий и материалов, развитие поставщиков второго и более низкого уровня. По мнению крупнейших игроков, опрошенных нами в ходе исследования, для сбалансированного развития отрасли наряду с принятой в 2017 году программой поддержки экспорта необходима программа развития поставщиков, элементами которой должны стать следующие меры:

- ▶ Определение приоритетных компонентов, технологий и материалов для обеспечения достаточности объемов спроса и окупаемости инвестиционных проектов. Для этого требуется оценка потенциала консолидации спроса на каждую группу компонентов и материалов с учетом возможных темпов роста внутреннего рынка и экспорта.

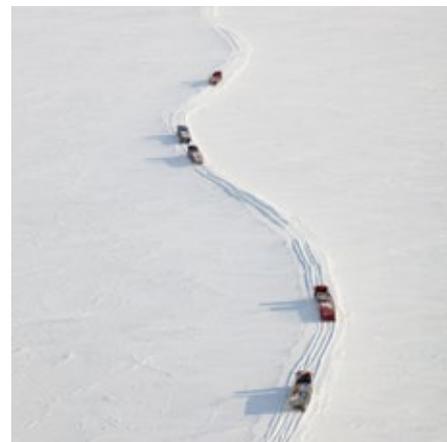
- ▶ Координация взаимодействия автомобильных компаний и поставщиков первого уровня в рамках совместного развития поставщиков. Разработка эффективной системы стимулирования локализации поставщиков второго и более низкого уровня.
- ▶ Разработка дорожной карты развития отрасли сырья и материалов для автомобильной промышленности. Примерами таких направлений являются нержавеющая сталь и добавки для автомобильных полимеров, производство которых в РФ практически отсутствует.
- ▶ Разработка программы оптимизации производственных мощностей поставщиков, включая повышение загрузки и снижение себестоимости.
- ▶ Разработка программы операционной эффективности российских поставщиков с использованием зарубежного опыта (например, на основе системы «Кайдзен»). Внедрение систем управления бизнес-процессами может быть профинансировано государством, что позволит значительно снизить затраты во всей цепочке создания стоимости в объеме, превышающем размер получаемых субсидий.
- ▶ Разработка программы развития отрасли оснастки для производства автокомплекующих.
- ▶ Разработка программы релокации подержанного оборудования автокомпонентных заводов из стран, где происходит активный переход на электродвигатели и снижается спрос на оборудование и технологии, используемые для производства традиционных видов транспорта.

Планируемые меры поддержки спроса на автомобили в 2018 году

Наименование мероприятия	Предельные объемы финансирования
Программы «Первый автомобиль», «Семейный автомобиль», «Российский тягач», «Российский фермер», «Свое дело»	16,0 млрд рублей
Субсидирование приобретения автомобилей на газомоторном топливе	2,5 млрд рублей
Субсидирование приобретения электротранспорта	1,5 млрд рублей
Субсидирование лизинга колесных транспортных средств	2,1 млрд рублей

Источник: Министерство промышленности и торговли РФ.

Рынок грузовых автомобилей



Рынок грузовых автомобилей² восстанавливается более высокими темпами по сравнению с рынком легковых в связи с меньшим влиянием на сектор низкого уровня потребительской уверенности.

Увеличению продаж грузовых автомобилей в 2016 году на 3,9% и значительному ускорению роста в 2017 году до 50,8% помогли реализация отложенного инвестиционного спроса на коммерческую технику, повышение объема перевозок автомобильным транспортом и улучшение макроэкономических показателей, влияющих на объемы продаж грузовиков:

- ▶ Перевозки автомобильным транспортом в 2016 году увеличились на 0,8% после снижения на 5,9% в 2015 году. В 2017 году произошло ускорение роста до 3,8% в январе-октябре 2017 года по сравнению с аналогичным периодом 2016 года.
- ▶ Оборот оптовой и розничной торговли в 2017 году вырос на 3,1%.
- ▶ Инвестиции в основной капитал в реальном выражении в январе-сентябре 2017 года увеличились на 4,2%.

Значительный рост инвестиций был связан с крупными проектами в нефтегазовом и государственном секторах. Реализация таких крупных инфраструктурных проектов, как «Крымский мост», «Сила Сибири» и реновация в Москве, заметно оживила рынок.

Наибольшую долю рынка традиционно занимают российские производители, однако она по итогам 2017 года несколько уменьшилась из-за динамичного восстановления продаж иномарок.

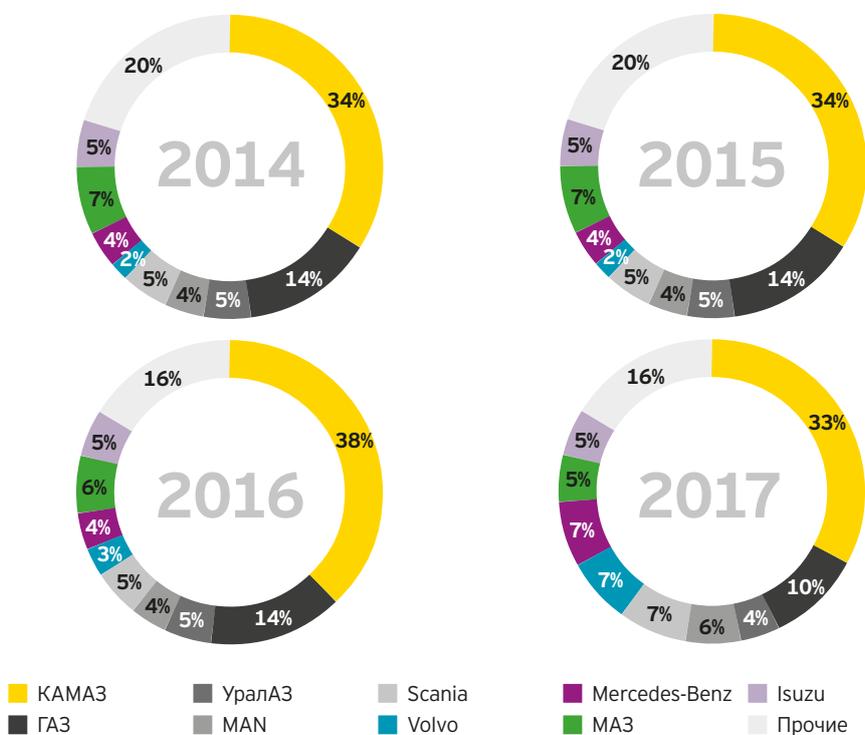
² Транспортное средство полной массой более 3,5 тонны, предназначенное для перевозки грузов, за исключением ряда моделей, относящихся к легким коммерческим автомобилям.

В ближайшей перспективе давление на рынок грузовиков будут оказывать неопределенность динамики цен на нефть и приостановка некоторых инвестиционных проектов в нефтегазовой, а также связанных с ней отраслях. Процесс восстановления может стать более активным с учетом необходимости реализации ранее свернутых инвестиционных проектов, замены изношенной техники и закупки новой для удовлетворения отложенного спроса.

Помимо восстановления отрасли перевозок и инвестиционной активности, развитию рынка в долгосрочной перспективе будут способствовать следующие факторы:

- ▶ недостаточная насыщенность парка надежных грузовиков для дальнемагистральных перевозок и других видов использования;
- ▶ развитие услуг по управлению парками и операционного лизинга, особенно в сегменте иностранных марок (это будет происходить по мере улучшения качества дорог, совершенствования транспортной и телекоммуникационной инфраструктуры), а также предоставление льгот на лизинг;
- ▶ постепенное развитие дилерской и сервисной сети в сегменте зарубежных марок, которое будет стимулировать наращивание продаж и увеличение обслуживаемого парка техники.

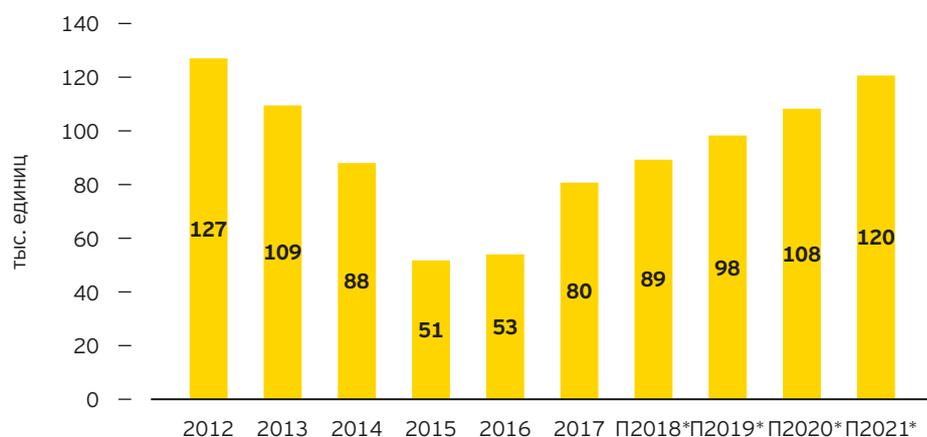
Структура рынка грузовых автомобилей в России*



Источники: Аналитическое агентство «АВТОСТАТ», анализ ЕУ.

* Расчет на основе данных по регистрации грузовых транспортных средств гражданского назначения.

Историческая динамика и прогноз продаж грузовых автомобилей в России



Источники: аналитическое агентство «АВТОСТАТ», анализ ЕУ.

*П – прогноз.

Рынок автобусов



Одними из основных покупателей автобусов в России являются муниципальные автобусные автопарки. Существенная корректировка бюджетов муниципалитетов в условиях кризиса отрицательно сказалась на количестве заказов на автобусы и объемах их производства.

В 2016 году начался рост производства – на 12,8% по сравнению с 2015 годом, а в 2017 году наблюдалось небольшое снижение – на 2,8%. Основными драйверами восстановления рынка стали отложенный спрос на обновление парка и заказ автобусов к чемпионату мира по футболу 2018 года (2150 автобусов разного класса было закуплено в 2016 году).

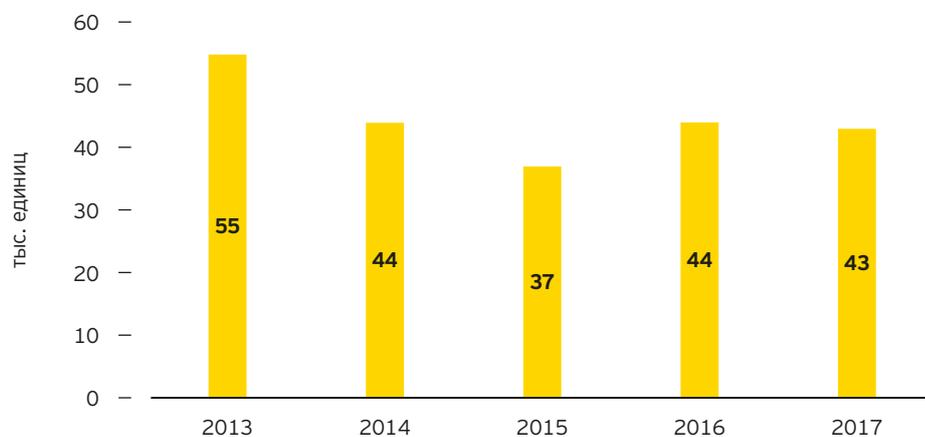
Активная поддержка со стороны государства осуществлялась через программу стимулирования спроса на автобусы и технику для ЖКХ на газомоторном топливе, а также в рамках проекта «Школьный автобус». Не менее важный вклад внесли программы обновления автобусного парка Москвы и Санкт-Петербурга.

В силу ограничений на приобретение импортных автобусов для государственных и муниципальных нужд доля импортных автобусов является незначительной, но при этом растет доля локализованных иностранных марок.

В долгосрочной перспективе, кроме общеэкономических факторов, на темп восстановления продаж автобусов будут оказывать влияние размер поддержки со стороны государства, а также потребность в обновлении устаревшего парка. Средний возраст автобусов в России в настоящее время составляет более 15 лет. При этом основная доля старых автобусов приходится на российские бренды.

Значимой тенденцией на рынке автобусов является внедрение электрического движения в городах. Так, ГУП «Мосгортранс» озвучило планы по приобретению 300 электрических автобусов в 2018 году и еще по 300 до 2020 года включительно³.

Динамика производства автобусов в России



Источники: АСМ-холдинг, аналитическое агентство «АВТОСТАТ», анализ ЕУ.

Структура продаж автобусов в России

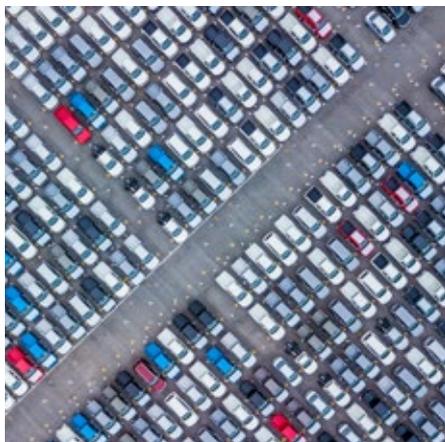


Источники: Некоммерческое партнерство «Объединение автопроизводителей России», анализ ЕУ.

* Структура продаж за 2017 год оценена на основе данных за январь-сентябрь 2017 года.

³ <https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/4346050/>

Дилерские сети



В 2017 году продолжилось сокращение дилерской сети, размер которой остается избыточным для текущей емкости рынка. Уходили наименее эффективные игроки, а также компании, испытывающие финансовые проблемы и не сумевшие адаптироваться к кризису ввиду недостаточной диверсификации бизнеса и высокой закредитованности. Ряд игроков, в том числе крупных, оптимизировали размер бизнеса, некоторые проходят процедуру финансовой реструктуризации.

Одной из причин неготовности компаний к кризису стала высокая финансовая нагрузка в результате кредитования проектов по наращиванию сети до девальвации рубля. Согласно опросу EY, проведенному совместно с «Российской ассоциацией автомобильных дилеров», в период быстрого спада на рынке более половины дилеров, участвовавших в исследовании, имели долговую нагрузку с коэффициентом отношения долга к EBITDA на уровне от 3 до 5, а у 22% данный показатель превышал 5. При этом более половины дилеров вели переговоры с кредиторами по вопросам изменения условий обслуживания долга.

Низкая диверсификация бизнеса дилеров связана с возможностью получения на протяжении многих лет значительной прибыли от продажи новых автомобилей, в то время как на западных рынках доход формируется главным образом за счет прибыли от продажи

поддержанной техники, оказания сервисных услуг и послепродажного обслуживания. Для сравнения: доля поддержанных автомобилей, продаваемых через дилерские сети в России, составляет около 13%, в Великобритании – порядка 40%, а в ряде стран Западной Европы – около 50%. В России у официальных дилеров обслуживаются в основном гарантийные автомобили, возраст которых не превышает трех лет. В то же время в Германии официальные дилеры обслуживают почти половину всех машин в стране в возрасте до восьми лет.

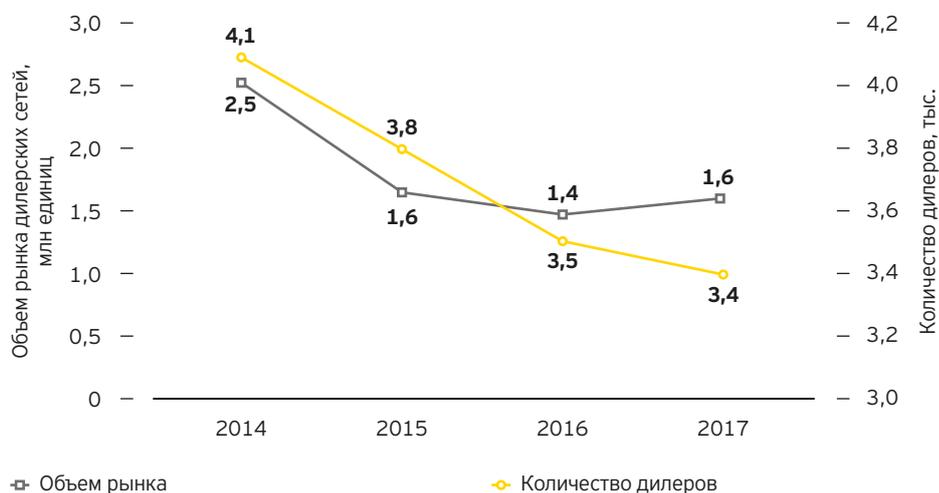
Несмотря на значительный спад на рынке, крупные предприятия открывают новые центры и наращивают рыночную долю за счет приобретения освобождаемых центров – происходит консолидация отрасли. Также наблюдается устойчивая тенденция к росту доли продаж поддержанных автомобилей через официальных дилеров: за 2014-2017 годы она увеличилась на 10 процентных пунктов.

Сравнение РФ с западными странами демонстрирует относительно невысокую степень охвата рынка дилерскими центрами – около 28 дилеров на 1 млн человек взрослого населения против 80–120 дилеров в Западной Европе. Это указывает на потенциал развития отрасли, который будет раскрываться по мере восстановления экономики и авторыннка, а также роста автомобильного парка и показателя автомобилизации населения.

Восстановление рынка в 2017 году и диверсификация бизнеса за счет наращивания доли на рынке поддержанных автомобилей помогли ряду дилеров улучшить финансовые показатели. Для роста дилерской сети в долгосрочной перспективе, кроме роста ВВП на душу населения и автомобильного парка, необходима трансформация бизнес-модели. Нужно диверсифицировать услуги и продукты, инвестировать в торговлю поддержанными автомобилями, а также развивать продажу кредитных пакетов, различных видов страховок (не только автомобильных), продленной гарантии и других услуг.

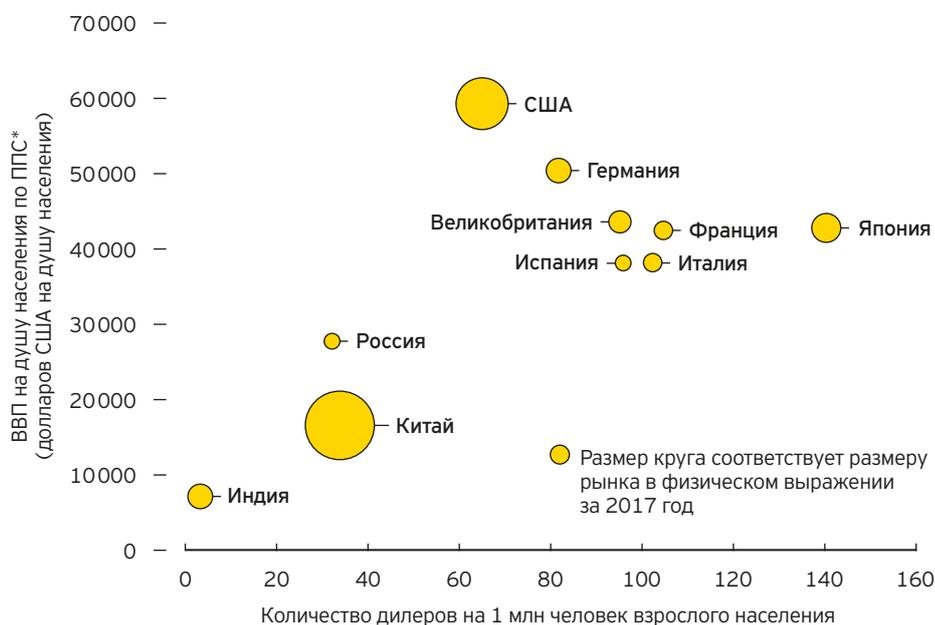
Важным источником повышения эффективности бизнеса может стать использование услуг телематики и информации, полученной при эксплуатации автомобилей. При этом российские дилеры обладают наибольшими возможностями получения доступа к такой информации. Согласно результатам исследования EY, проведенного в 2017 году, 75% респондентов-владельцев автомобилей готовы предоставить доступ к своим данным официальным дилерам, 48% – страховым компаниям и 24% – независимым автосервисам.

Сравнительная динамика количества дилеров и объема продаж легковых и легких коммерческих автомобилей в России



Источники: РОАД, АЕБ, анализ EY.

Развитость дилерского рынка



Источники: LMC Automotive, Oxford Economics, World Bank.

* По паритету покупательной способности, в ценах 2017 года.

Автокредитование

Доля продаж автомобилей в кредит значительно сократилась в 2014 году, что стало результатом снижения доступности автокредитов ввиду роста процентных ставок и уменьшения реальных располагаемых доходов населения на фоне девальвации рубля. В 2015–2017 годах доля кредитных продаж восстановилась до уровня, превышающего докризисный, и вплотную приблизилась к 50%. Этому способствовала активная поддержка со стороны государства, в частности программа субсидирования ставок по автомобильным кредитам, а также запуск целевых программ поддержки «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль», в рамках которых предоставляется скидка на оплату первоначального взноса в размере 10% от стоимости автомобиля при покупке в кредит. Рост продаж в кредит также стимулировал усиление роли кэптивных банков и развитие ими специальных кредитных предложений по партнерским брендам.

После девальвации рубля в 2014 году основными тенденциями на рынке автокредитования в РФ, кроме повышения процентных ставок, учащения просрочек и укрупнения размера кредита, стали ужесточение требований к заемщикам и увеличение доли кредитных продаж в сегменте подержанных автомобилей. Потенциал рынка кредитования покупки подержанных автомобилей обусловлен следующими факторами:

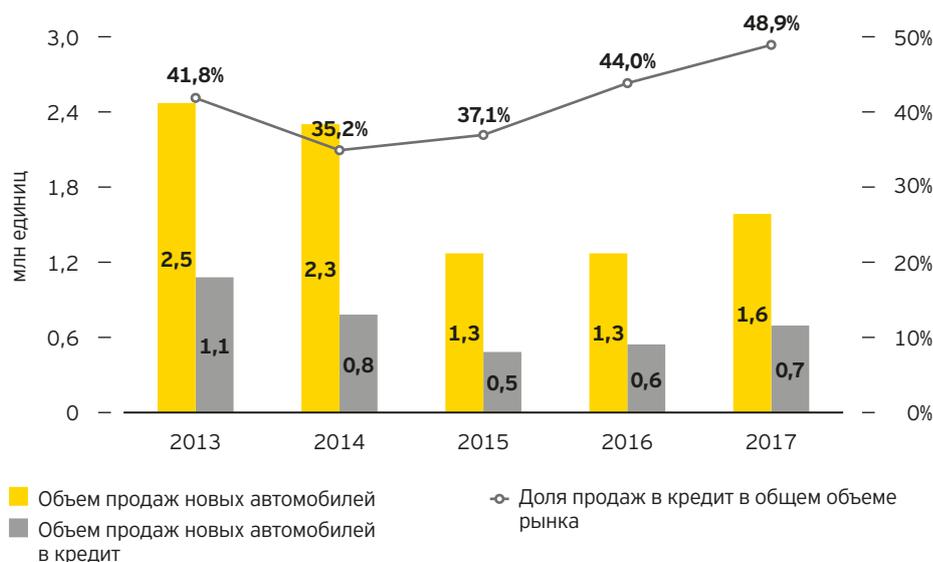
- ▶ незначительный объем продаж подержанных автомобилей в РФ;
- ▶ уровень проникновения кредитов в сегменте подержанных автомобилей в три раза ниже, чем в сегменте новых;
- ▶ устойчивый рост доли продаж подержанных машин через дилеров.

По типу кредитных институтов на рынке автокредитования РФ основную долю занимают коммерческие банки, в то время как в западных странах доминируют кэптивные банки автомобильных компаний. Доля продаж автомобилей

с привлечением кэптивных кредитов на Западе в общем объеме кредитных продаж составляет около 75%, а в РФ – около 26%. Это говорит о значительном потенциале развития кэптивного кредитования, выгодного для потребителей как с точки зрения стоимости, так и по ряду других условий. За последние 10 лет в России появилось семь кэптивных банков. При этом их доля в общем портфеле автомобильных кредитов увеличивается, за исключением показателей 2015 года.

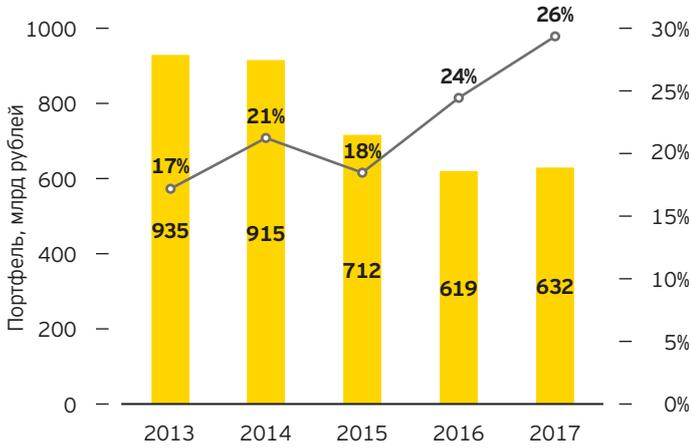
В России существует потенциал для дальнейшего увеличения доли кредитных продаж, о чем свидетельствует значительное отставание от развитых стран по данному показателю. В США и Великобритании на долю продаж в кредит приходится около 86% продаж, в Германии – 64%, а во Франции – 59%. В 2018 году фактором, сдерживающим развитие, может стать отмена программы субсидирования ставок по автокредитам со стороны государства.

Соотношение кредитных продаж и общего объема продаж легковых автомобилей в России (на основе данных о регистрации автомобилей)



Источники: АЕБ, аналитическое агентство «АВТОСТАТ», НБКИ.

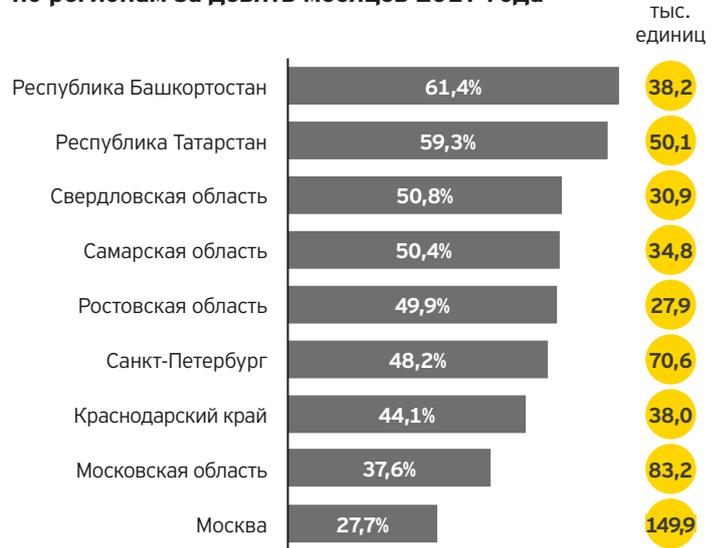
Портфель автокредитов банков и доля портфеля кэптивных банков в общем портфеле автокредитов России (по состоянию на конец периода)



■ Портфель автокредитования
 ○ Доля портфеля кэптивных банков в общем портфеле автокредитования

Источники: Банк России, banki.ru, Frank Research Group, ОКБ.

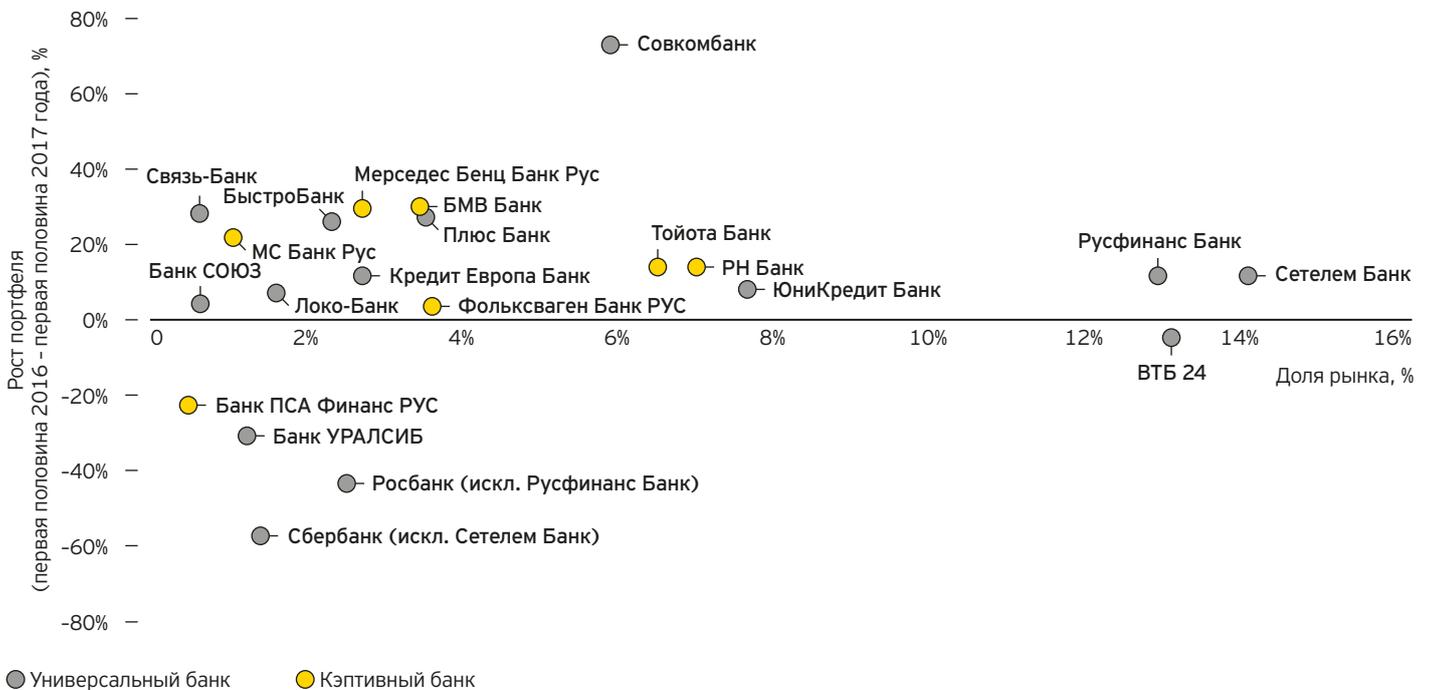
Сравнение доли автомобилей, купленных в кредит, по регионам за девять месяцев 2017 года



■ Доля продаж новых автомобилей в кредит
 ● Объем регистрации новых автомобилей

Источник: НБКИ, анализ ЕУ.

Ключевые игроки на рынке автокредитования в первой половине 2017 года



Источники: Банк России, анализ ЕУ.

Автомобильный рынок СНГ

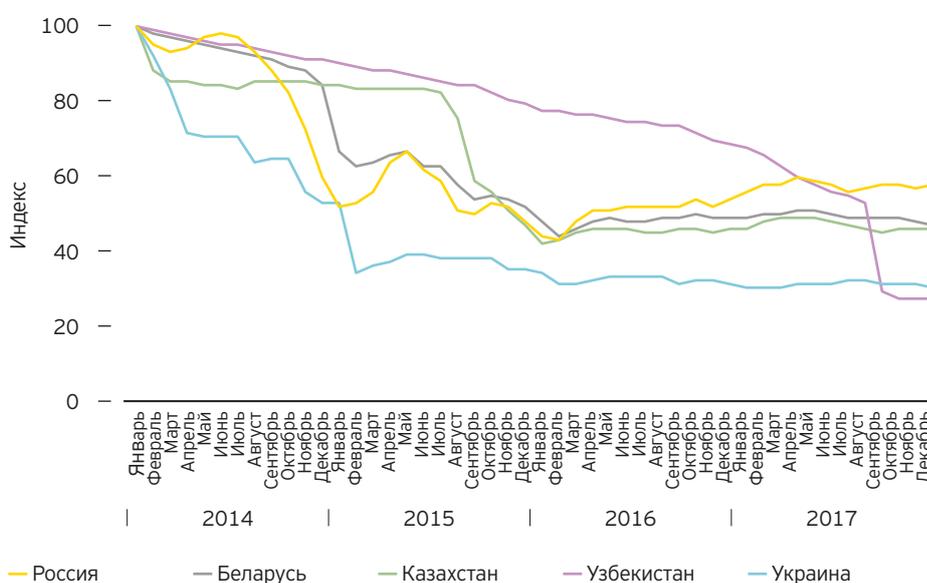


В 2017 году рынок СНГ продемонстрировал признаки восстановления на фоне стабилизации экономики и курса национальных валют. Общий объем продаж на авторынках Украины, Казахстана, Беларуси и Узбекистана в 2017 году оценивается на уровне 231 тыс. единиц, что соответствует росту на 16,5%. До этого продажи падали с 476 тыс. единиц в 2013 году до 198 тыс. в 2016 году. Производство также увеличилось со 113 тыс. единиц в 2016 году до 166 тыс. в 2017 году.

Основными причинами спада до 2017 года являлись обесценение национальных валют, ухудшение макроэкономических показателей и снижение покупательной способности населения. Фактором, смягчившим спад продаж в этот период, являлся рост ввоза

автомобилей из РФ, приобретенных у российских дилеров, ввиду более поздней девальвации валют некоторых стран СНГ относительно российского рубля и снижения цен на автомобили в РФ, выраженных в иностранной валюте.

Динамика обменного курса национальных валют стран СНГ по отношению к доллару США



Источники: Bloomberg, анализ EY.

Казахстан

Вслед за девальвацией тенге в Казахстане в 2015-2016 годах наблюдалось существенное сокращение – со 163 тыс. единиц в 2014 году до 43 тыс. в 2016 году. Снижение в 2016 году было отчасти обусловлено введением утилизационного сбора и последовавшим за ним сокращением импорта. Главным итогом 2017 года стало восстановление рынка, объем которого в 2017 году вырос на 7% и составил 46 тыс. автомобилей.

Наибольшей популярностью в 2017 году пользовались автомобили марок Toyota, LADA, Ravon, Hyundai (19%, 18%, 9%, 7% соответственно) – это свидетельствует о том, что потребители отдают предпочтение бюджетным моделям.

Крупнейшими производителями остаются «АЗИЯ АВТО» (в основном сборка Chevrolet, KIA, LADA, Škoda) и «СарыаркаАвтоПром» (Hyundai, Chevrolet, Peugeot, SsangYong, Ravon, Toyota и другие марки), которые реализуют планы по расширению сборочных мощностей и добавлению новых моделей в производственную линейку для замещения импорта. Локализация в автомобильной промышленности страны составляет 36%, при этом государство осуществляет программы поддержки производителей с тем, чтобы довести данный показатель до 50%.

Согласно прогнозам Ассоциации казахстанского автобизнеса, в 2018 году рост авторынка продолжится и составит 15-20%. Стимулировать его будет программа утилизации, запущенная в конце 2016 года, а также программы льготного автокредитования и лизинга.

Беларусь

В 2014 году в Беларуси наблюдался значительный рост продаж легковых автомобилей – до 50 тыс. единиц по сравнению с 29 тыс. единиц в 2013 году. В основном это обусловлено увеличением импорта машин из России, приобретенных у российских дилеров. В 2015 году объем продаж не снижался по тем же причинам, однако резко сократился в 2016 году. Дополнительным фактором снижения в 2016 году стало введение утилизационного сбора.

Продажи в 2017 году оцениваются на уровне 34 тыс. единиц, что на 29% больше, чем в 2016 году.

В 2017 году в процессе ввода новых мощностей произошел временный спад производства, который привел к снижению объемов в целом по стране. Значительное расширение мощностей – с 10 тыс. до 60 тыс. автомобилей в год – приведет к восстановлению производства в будущем.

Украина

До 2014 года Украина являлась крупнейшим автомобильным рынком СНГ. Однако в результате продолжительной экономической рецессии объем продаж легковых и легких коммерческих автомобилей к 2015 году сократился почти в пять раз по сравнению с 2013 годом, составив 50 тыс. единиц. В 2016 году наблюдалось восстановление – продажи автомобилей выросли на 42,5% по сравнению с 2015 годом, а в 2017 году рост составил 24,6%.

Основными лидерами по продажам в 2017 году являлись Toyota (11,9%), Renault (10,8%), Volkswagen (7,6%), Škoda (7%). Исторически значительная часть спроса на бюджетные автомобили на Украине удовлетворялась за счет внутреннего производства. При этом автомобили, представленные в среднем и высоком ценовых сегментах, импортировались преимущественно из европейских государств и России. В период рецессии производство на Украине уменьшалось в большем масштабе, чем продажи. Некоторые производители обанкротились (например, Кременчугский автомобильный завод в 2014 году, осуществлявший сборку SsangYong и Great Wall), а остальные значительно снизили объемы выпуска.

В 2018 году увеличение спроса может составить 10-20% по сравнению с 2017 годом. Для поддержания роста необходимо повышение покупательной способности населения и наращивание государственной поддержки локальных производителей.

Узбекистан

В 2015-2017 годах объем рынка легковых и легких коммерческих автомобилей практически не изменялся и составил 61 тыс. единиц по итогам 2017 года. Обесценение национальной валюты в Узбекистане наступило гораздо позднее по сравнению с другими странами – во второй половине 2017 года, что поддерживало рынок в кризисный период.

В 2017 году производство частично восстановилось после значительного сокращения в 2015-2016 годах по причине снижения экспорта в Россию и составило 136 тыс. автомобилей. Это все еще ниже уровня 2014 года при объеме в 249 тыс., однако рост продолжится по мере восстановления российского рынка.

Ключевым производителем в стране является компания «Дженерал Моторс Узбекистан» с мощностью 250 тыс. автомобилей в год, выпускающая Chevrolet и Ravon (ранее – Daewoo). Объем выпуска Chevrolet уменьшился ввиду ухода данной марки с российского рынка в 2015 году. Бренд Ravon пришел на смену Daewoo в середине 2016 года, однако пока он не приобрел такой популярности в РФ, как его предшественник. Нарращивание производства и экспорта будет осуществляться по мере восстановления российского рынка и роста популярности Ravon. Так, продажи указанной марки в РФ в 2017 году составляли 15 тыс. единиц против 2 тыс. в 2016 году.

Поддержку развитию рынка Узбекистана окажет снижение акцизного налога на легковые автомобили производства «Дженерал Моторс Узбекистан».

Продажа легковых и легких коммерческих автомобилей в некоторых странах СНГ, единиц

	2013	2014	2015	2016	2017 (оценка)
Беларусь	28 810	50 000	50 000	26 513	34 255
Казахстан	163 911	162 542	145 915	43 368	46 377
Украина	225 861	102 772	50 322	71 700	89 326
Узбекистан	57 500	58 100	58 773	56 300	60 638
Итого	476 082	339 740	254 495	197 881	230 596

Источники: LMC Automotive, аналитическое агентство «АВТОСТАТ», ВМИ.

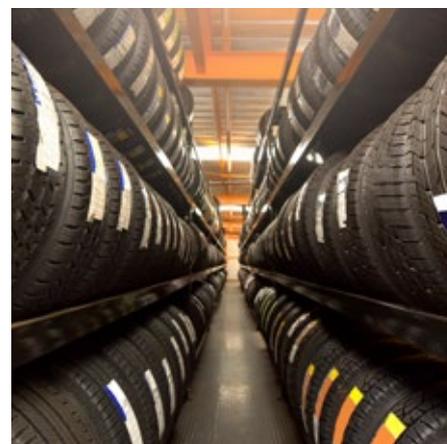
Производство легковых и легких коммерческих автомобилей в некоторых странах СНГ, единиц

	2013	2014	2015	2016	2017 (оценка)
Беларусь	2476	9126	10 255	10 090	4813
Казахстан	37 469	37 782	12 453	10 289	17 062
Украина	46 619	26 262	5921	4517	7669
Узбекистан	246 691	248 828	185 400	88 152	135 981
Итого	333 255	321 998	214 029	113 048	165 525

Источники: LMC Automotive, аналитическое агентство «АВТОСТАТ», ВМИ.



Оказание услуг предприятиям автомобильной отрасли



Специалисты компании EY применяют целенаправленный и комплексный подход к оказанию профессиональных услуг предприятиям автомобильной отрасли.

Мы имеем репутацию одной из самых авторитетных компаний по обслуживанию предприятий отрасли благодаря высокой квалификации наших сотрудников.

Группы отраслевых специалистов EY, обладающих значительным опытом работы с автомобилестроительными компаниями и производителями комплектующих, занимаются разработкой эффективных решений и оказывают клиентам содействие в их внедрении.

Международный центр EY по обслуживанию предприятий автомобильной отрасли насчитывает более 9400 специалистов, которые предоставляют клиентам услуги по всему миру.

Международный центр EY ориентирован на разработку детальных практических решений по вопросам аудита, налогообложения и сопровождения сделок. Мы также предлагаем консультационные услуги в области корпоративных финансов, слияний и поглощений, недвижимости, информационной безопасности и управления бизнес-рисками.

Наши клиенты

EY занимает лидирующие позиции в сфере оказания услуг компаниям автомобильной и транспортной отраслей:

- ▶ EY – лидер среди аудиторских фирм, обслуживающих предприятия автомобильной и транспортной отраслей, включенные журналом Forbes в список 2000 крупнейших компаний мира в 2017 году. Мы являемся аудитором 32% компаний автомобильной и транспортной отраслей, включенных в этот список*.
- ▶ EY – лидер среди аудиторских фирм, оказывающих услуги автомобильным и транспортным компаниям, включенным журналом Fortune в список 1000 крупнейших компаний в 2017 году*. Мы являемся аудитором 38% компаний автомобильной и транспортной отраслей, включенных в этот список*.

- ▶ EY – лидер среди аудиторских фирм, обслуживающих автомобильные и транспортные компании, включенные в индекс Russell 3000 в 2017 году. Мы являемся аудитором 30% компаний автомобильной и транспортной отраслей из этого списка.

В России, как и в других странах мира, EY располагает квалифицированной группой специалистов по оказанию услуг предприятиям автомобильной отрасли. Мы предоставляем клиентам из числа автомобильных компаний услуги по аудиту и проверкам, консультируем их по вопросам налогообложения юридических и физических лиц, оказываем содействие в решении юридических вопросов и разъясняем особенности местного законодательства, предлагаем финансовые решения и услуги по независимым комплексным проверкам, а также по анализу рынка и разработке стратегии бизнеса для успешного ведения деятельности в СНГ. Ключевые области нашей специализации включают подробный анализ рынка, разработку прогнозов, бизнес-планов и планов расширения деятельности, подготовку технико-экономических обоснований, содействие в поиске деловых партнеров, а также планирование налогообложения, таможенного регулирования и проверки расчетов по НДС.

EY является членом Комитета производителей автокомпонентов в Ассоциации европейского бизнеса в Российской Федерации (АЕБ).

* Данные об аудиторах по состоянию на ноябрь 2017 года.

Контактная информация



Андрей Томышев

Директор, руководитель группы по оказанию услуг предприятиям автомобильной отрасли в СНГ
Тел.: +7 (495) 755 9673
Andrey.Tomyshev@ru.ey.com



Алексей Иванов

Партнер, руководитель практики консультационных услуг по сделкам в СНГ
Тел.: +7 (495) 228 3661
Alexei.Ivanov@ru.ey.com



Ольга Архангельская

Партнер, руководитель группы по оказанию услуг компаниям секторов транспорта и инфраструктуры в СНГ
Тел.: +7 (495) 755 9854
Olga.Arkhangelskaya@ru.ey.com





Краткая информация о компании EY

EY является международным лидером в области аудита, налогообложения, сопровождения сделок и консультирования. Наши знания и качество услуг помогают укреплять доверие общественности к рынкам капитала и экономике в разных странах мира. Мы формируем выдающихся лидеров, под руководством которых наш коллектив всегда выполняет взятые на себя обязательства. Тем самым мы вносим значимый вклад в улучшение деловой среды на благо наших сотрудников, клиентов и общества в целом.

Мы взаимодействуем с компаниями из стран СНГ, помогая им в достижении бизнес-целей. В 19 офисах нашей фирмы (в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Екатеринбурге, Казани, Краснодаре, Ростове-на-Дону, Владивостоке, Тольятти, Алматы, Астане, Атырау, Бишкеке, Баку, Киеве, Ташкенте, Тбилиси, Ереване и Минске) работают 4500 специалистов.

Название EY относится к глобальной организации и может относиться к одной или нескольким компаниям, входящим 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. Более подробная информация представлена на нашем сайте: ey.com.

Как Международный центр EY по обслуживанию предприятий автомобильной отрасли может помочь вашему бизнесу

Мировая рецессия корректирует перспективы автомобильного сектора. По мере его восстановления автомобильные компании, вовлеченные в цепочку создания добавленной стоимости, должны акцентировать свое внимание на эффективном и устойчивом росте, финансовой и операционной стабильности и инвестициях в новые технологии, используя потенциал быстрорастущих рынков.

Компаниям-лидерам в автомобильном бизнесе необходимо предвидеть будущие тенденции и их потенциальные последствия, принимая взвешенные решения для достижения бизнес-целей. В рамках глобальной сети EY наш **Международный центр EY по обслуживанию предприятий автомобильной отрасли** объединяет более 9400 специалистов в области аудита, налогообложения, сопровождения сделок и консультирования, обладающих глубоким знанием отраслевой специфики и ценным техническим опытом работы на крупных автомобильных рынках, готовых помочь вам улучшить бизнес-стратегию и повысить производительность. Вне зависимости от того, в каком сегменте автомобильного сектора вы ведете деятельность – являетесь ли вы поставщиком комплектующих изделий, производителем или дилером, занимающимся продажей легковых и легких коммерческих автомобилей, – мы окажем вам необходимую поддержку.

© 2018 ООО «Эрнст энд Янг – оценка и консультационные услуги». 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. Компания EY не несет ответственности за ущерб, причиненный каким-либо лицом 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.