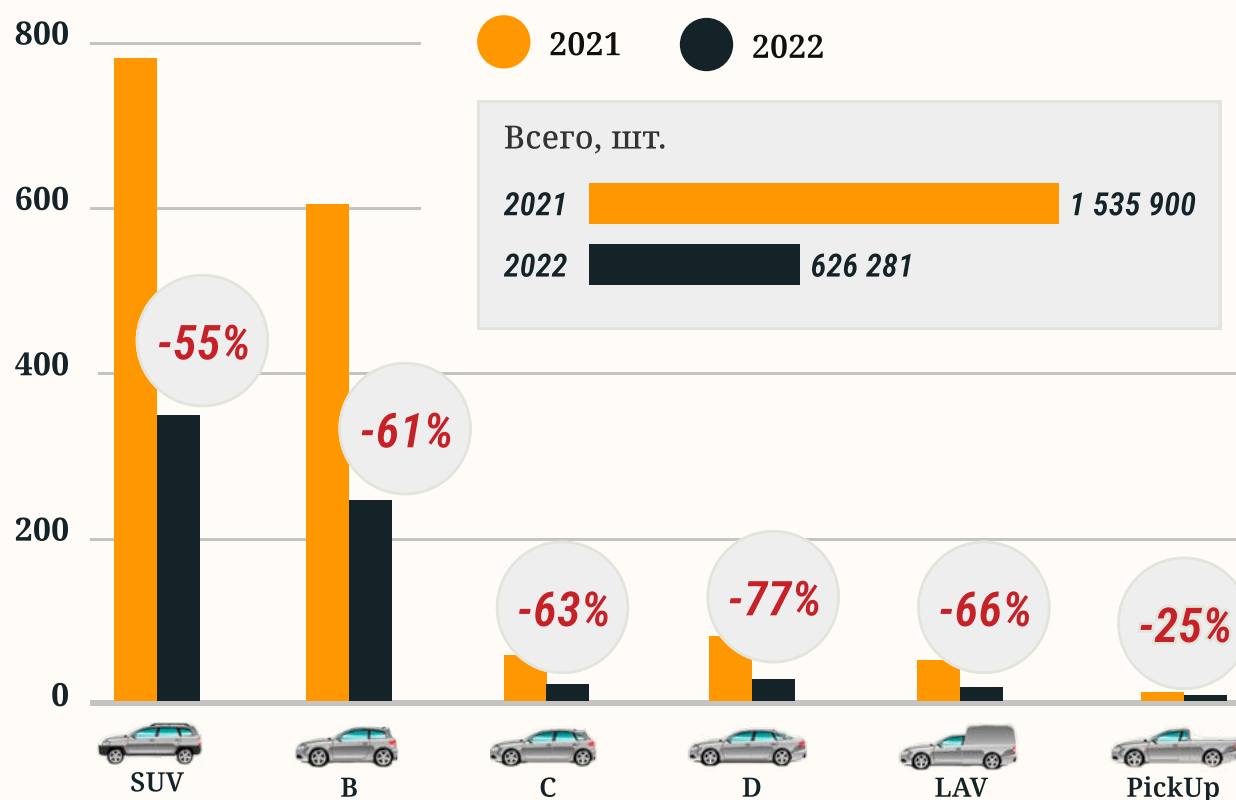


Российский авторынок
Есть ли жизнь без Запада?

2022: год антирекордов и китайской экспансии

Автомобильный рынок по сегментам в 2022 году

Тыс. шт.



Источник: Автостат

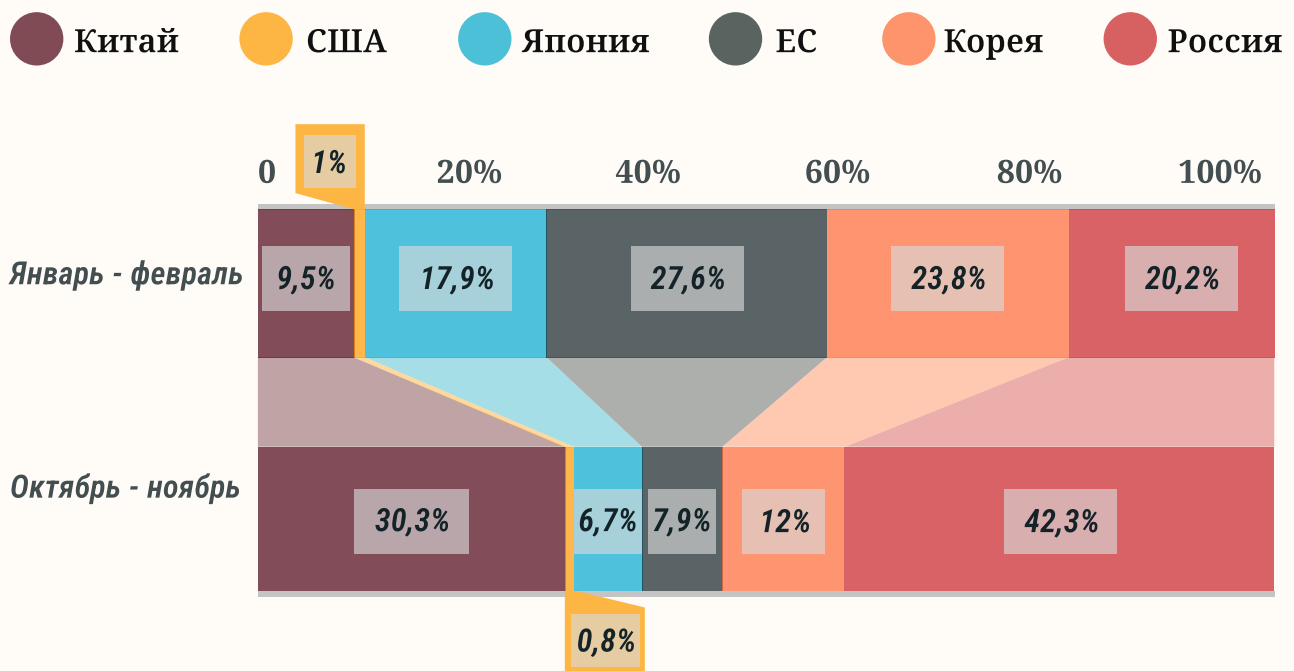
Рынок новых легковых автомобилей по итогам 2022 года сократился на 58,8%. Продано менее миллиона машин: это антирекорд. На вторичном рынке – падение продаж на 18,8% на фоне беспрецедентного роста цен на 35%. Ключевую роль теперь играют российские и китайские производители: за год их совокупная доля на первичном рынке выросла до 80%.

По схеме параллельного импорта за 2022 год в страну ввезли 73 тыс. автомобилей, но эта статистика в силу своей специфики ненадежна. С 2015 по 2021 год включительно импорт превышал 1,5 млн машин ежегодно, несмотря на форс-мажорные факторы этого периода. Все новые российские модели, появившиеся в 2022 году, имеют китайские корни, и в большинстве случаев речь идет о крупноузловой сборке.

Первичный авторынок РФ: Китай неудержим?

Доли стран на российском автомобильном рынке

% за январь - ноябрь 2022



Источник: АО"ППК"

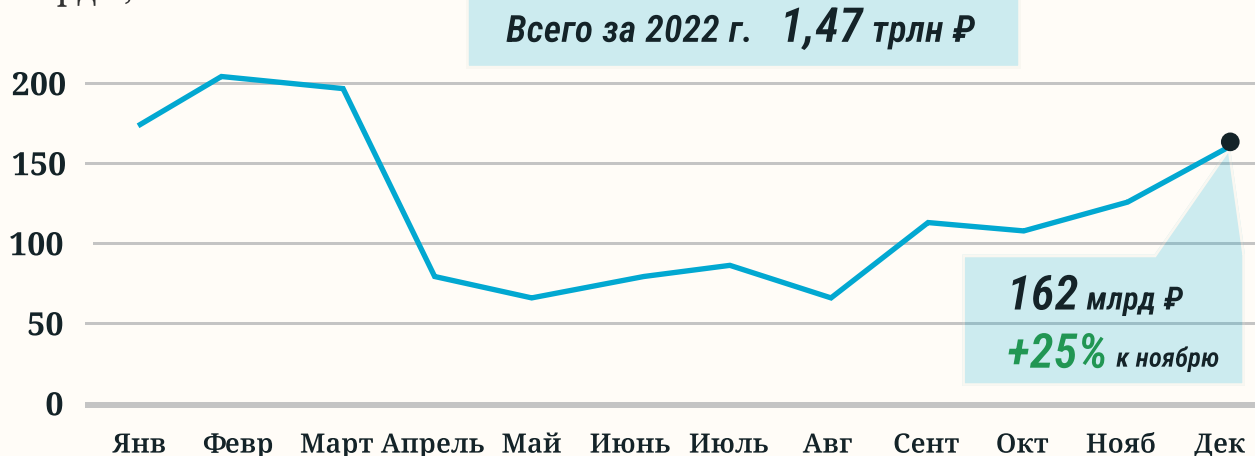
По итогам 2022 года в России из 60 брендов официально осталось 14. Три из них (плюс премиальный "Aurus", продажи которого исчисляются десятками штук) — российские, остальные — из КНР. В начале года (январь-февраль) доля российских автомобилей составляла 20,2%, к концу (октябрь-ноябрь) она увеличилась до 42,3%. Доля автопроизводителей КНР выросла с 9,5% до 30,3%. В декабре автопром России и КНР увеличил доли еще на 5% соответственно. Бывшие лидеры рынка — европейцы — сократили долю с 27,6% до 7,9%.

Статистика по количеству проданных машин разнится. У АЕБ — 687 тыс. по отгрузкам дилерам. У Автостата — 626 тыс. по регистрациям в ГИБДД. Разница в 61 тыс. автомобилей по сравнению со средним показателем за 5 лет стала минимальной. Оба статистических метода указывают на падение приблизительно на 60% в сравнении с 2021 годом.

Что теперь собирают иностранные заводы в РФ?

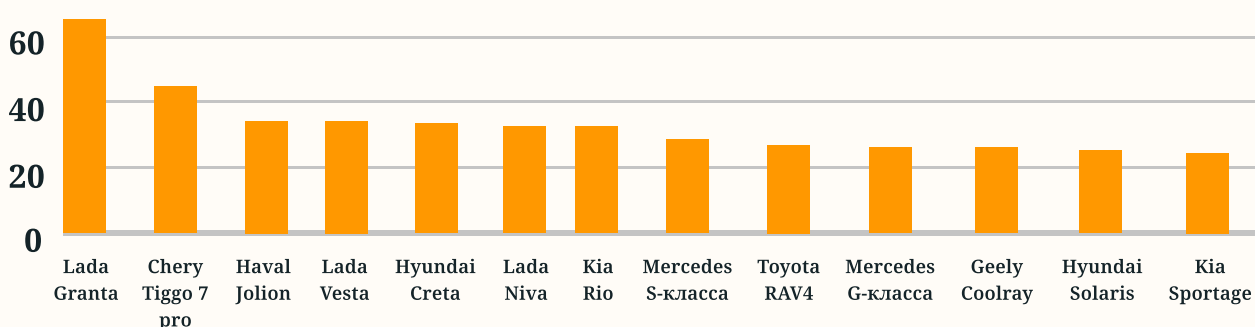
Оборот на рынке легковых автомобилей

млрд ₽, 2022



Топ-13 моделей рынка легковых авто по обороту с продаж

млрд ₽, 2022



Источник: Автостат

Шесть иностранных заводов, работавших в России, остановились. Это Nissan и Toyota (Санкт-Петербург), Mercedes-Benz (МО), Mazda (Владивосток), «ПСМА Рус» (Peugeot, Citroen, Mitsubishi — Калуга) и Volkswagen также в Калуге. Два крупных производства перезапустились, оба теперь занимаются китайской продукцией. Бывший завод Renault выпускает «Москвичи». Все комплектующие производятся в КНР. Мелкоузловая сборка с привлечением более широкого пула локальных поставщиков с полностью российскими компонентами запланирована на втором этапе — с 2024 года.

Калининградский “Автотор” 30 января запустил сборку Kaiyi Xuandu — это бюджетный одноклассник Toyota Corolla.

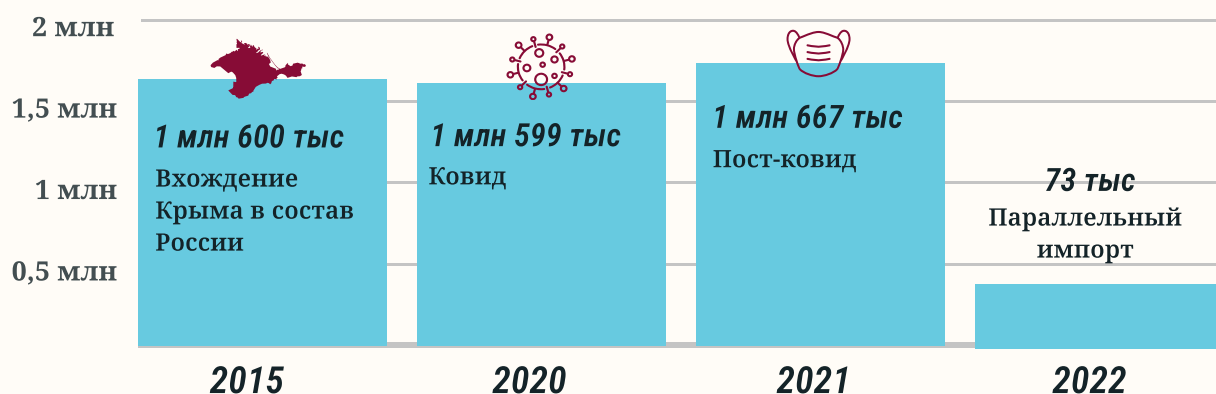
Новый российский бренд электрокаров Eolute также выпускает лицензированную китайскую продукцию. Седан i-PRO — это Dongfeng Aeolus E70, кроссовер i-JOY — Dongfeng DFSK Glory E3. Производственный цикл предприятия в Липецкой области включает сварку, окраску и мелкоузловую сборку. На заводе Hyundai в Санкт-Петербурге возобновилась штамповка деталей, сварка и окраска кузовов для Solaris, однако их отправляют в Казахстан.

Вторичный рынок и параллельный импорт — панацея от всех бед?

По итогам 2022 года вторичный рынок сократился на 18,8% — до 4 млн 864 тыс. проданных машин. Цены при этом выросли на рекордные 35%. Нормальный механизм восполнения запасов на вторичном рынке дал сбой: автомобили с пробегом европейских, корейских и японских брендов перестали на него поступать. Ситуация в автосалонах хуже, чем у частных продавцов. Участники рынка утверждают, что максимальные сроки простоя — особенно по европейским маркам — увеличились с 40 до 200 дней. Клиенты не спешат приобретать машины с пробегом, производители которых официально ушли с российского рынка.

Параллельный импорт автомобилей в сравнении с официальным в кризисные периоды

Статистика по параллельному импорту сформирована на основании регистраций систем “ЭРА-ГЛОНАСС”



Отследить общее количество ввезенных в страну новых легковых автомобилей можно по регистрациям электронных ПТС. Если отталкиваться от этого показателя, в 2022 году было импортировано 409 тыс. 890 легковых машин. Статистика по параллельному импорту ненадежна. Альтернативный метод подсчета – отслеживать количество установок “ЭРА-ГЛОНАСС”. В 2022 году фиксировалось до 200 установок в день. Это максимум 73 тыс. автомобилей за весь год, но был период, когда установка системы не являлась обязательной, что еще более снижает точность статистики. В 2015 году, после вхождения Крыма в состав России, официальный импорт новых машин составил 1 млн 600 тыс. штук. В 2020 и 2021 годах, когда главным был фактор ковида — 1 млн 599 тыс. и 1 млн 667 тыс. соответственно. Следует отметить цифры импорта, которые подсчитываются по отдельным странам. Так ввоз подержанных автомобилей из Японии по информации ФТС составил более 197 тыс. за год, что отражает рост на 72%.

Регистрации крупнейших премиум-брендов в 2022 году

Марка	Количество	%
Mercedes-Benz	10 588	-74%
BMW	10 435	-78%
Audi	4 155	-75%
Lexus	2 942	-85%

Источник: Автостат

В премиум-сегменте официальные регистрации наиболее известных брендов исчисляются тысячами, а не десятками тысяч, как ранее. В самом начале действия программы параллельного импорта были случаи, когда неофициально ввезенный Mitsubishi Pajero Sport стоил 3 млн руб., а из официальных остатков — 5 млн руб., но к концу 2022 года таких выгодных предложений не осталось.

Заменит ли собой всех Китай?

Экспансия КНР на российском рынке проводится в самом популярном сегменте компактных кроссоверов, где раньше доминировали корейцы. Сокращение динамики регистраций — символическое по сравнению с любыми конкурентами.

Геополитика будет оказывать давление на бывших лидеров сегмента — Hyundai и KIA. В 2023 году они не вернутся на российский рынок в качестве прямых поставщиков. Предполагаемый горизонт начала второй корейской экспансии — 2024 - 2027 год. Однако занять характерные для 2021 года доли рынка уже не получится. Автопром КНР больше не воспринимается потребителем как в 2000-х, когда его продукция отличалась крайне низким качеством и приобреталась только ради цены.

Регистрации китайских брендов в 2022 году

Марка	Количество	%
Chery	39 264	-2%
Haval	34 128	-7%
Geely	26 694	+8%
Exeed	12 127	+354%
Dongfeng	368	+223%

Источник: Автостат

На таком фоне самые привлекательные сегменты после компактных кроссоверов — аналоги Toyota Corolla и Camry, но здесь у китайцев пока только планы. Chery Arrizo 8 (одноклассник Camry) должен прийти на наш рынок в феврале - марте 2023 года. Ориентировочная стоимость составляет от 1,8 до 2,1 млн руб. Цены доступные, но на старте продаж можно ожидать дилерских наценок в 200 - 300 тыс. руб. и больше, в зависимости от комплектации. Даже с учетом этого получится минимум на 350 тыс. руб. дешевле новой Toyota Camry, что должно сделать предложение популярным среди российских покупателей.

Китайские автомобили в РФ: насколько дороже после ввоза?

Цены на китайские автомобили после импорта в Россию вырастают в 2,5 — 3 раза. Это касается как официальных дилеров, так и самостоятельного

ввоза физическими лицами напрямую из КНР без использования серых схем.

Стоимость вырастает за счет логистики и сборов. К цене добавляется пошлина, которая составляет от 48% до 54% стоимости автомобиля, таможенный и утилизационный сборы, а также установка системы “ЭРА-ГЛОНАСС”.

Только один китайский концерн, чтобы не платить часть пошлин и сделать свои автомобили более конкурентоспособными, освоил полноценную сборку в России.

Ценовые метаморфозы

Chery Tiggo 7 Pro



Китай
780 000 ₽



Россия
2 440 000 ₽

Geely Tugella



Китай
1 510 000 ₽



Россия
3 650 000 ₽

Китайская сборка в России: что и где?

Завод Naual в Тульской области — единственная китайская сборка полного цикла в России. Jolion, F7, Dargo и H9 выпускаются в РФ — со штамповкой деталей, сваркой и окраской кузовов. В технологические процессы завода входят: штамповка, сварка, окраска, сборка и литье пластика, производство выхлопной системы, сидений и деталей интерьера. Двигатели, муфты полного привода, АКПП и другие важные компоненты поставляются из Китая, однако в рамках подписанного с государством специинвестконтракта Naual будет строить моторный завод и наращивать локализацию.

Крупнейший автоконцерн Китая, FAW, поставляет автомобили из КНР. Так же поступают Chery (включая Exeed), Changan, GAC и Dongfeng. Производство есть лишь на постсоветском пространстве. На площадке Geely в Белоруссии собирают Atlas Pro и Coolray. Там же локализуют флагман Tugella на платформе CMA, единой с современными моделями Volvo. JAC занимается сборкой продукции в Казахстане. Большинство китайских компаний делало попытки организовать производство в России, однако к 2020 году эти инициативы были прекращены.

Отечественный автопром: насколько отечественный?

Lada — крупнейший автобренд в стране: в 2022 году зарегистрировано 174 тыс. 688 новых машин — в 4 с половиной раза больше, чем у ближайшего конкурента из КНР. Однако сокращение регистраций составило 48%. Возобновление производства Vesta запланировано на март 2023 года: конвейер остановлен из-за отсутствия зарубежных компонентов. Единственный отечественный компактный кроссовер — Xray — снят с производства по итогам 2022 года.

Lada: текущее состояние и планы

📊 174 тыс. 688 регистраций в 2022 году, сокращение на 48%

🔄 Возобновление производства Vesta в марте 2023

❌ Xray снят с производства

❌ Duster под брендом Lada не планируется

↔️ Вариаторы Jatco (Япония) заменят на аналог из КНР

🔧 На заводе Nissan будут выпускать китайские автомобили под брендом Lada



Официально, стратегия “АвтоВАЗа” — это сохранение текущего модельного ряда, развитие платформы Vesta (кроссовер на этой платформе появится к 2025 году), создание новой российской платформы. При этом на бывших мощностях Nissan в Санкт-Петербурге планируется выпускать китайские автомобили под брендом Lada. Ценовой сегмент — выше основной

продукции “АвтоВАЗа”, чтобы не допустить внутренней конкуренции. Что касается отечественных автомобилей Lada, японские вариаторы Jatco в них заменят на китайский аналог. Выпускать Duster под брендом Lada “АвтоВАЗ” не планирует, несмотря на отсутствие возражений со стороны Renault. В то же время, в планах “АвтоВАЗа” создание двух моделей Lada в 2024–2025 годах. Одна из них — на новой глобальной платформе, другая — на платформе Vesta.

Похожая ситуация — с возрожденным “Москвичом”, который собирают на бывших мощностях Renault. Это компактный кроссовер JAC, который производится в КНР. В России осуществляется ручная крупноузловая сборка, конвейеры Renault не задействованы. Перезапуск производства состоялся 23 ноября 2022 года. А до конца 2022 года завод успел произвести 600 автомобилей, в том числе 200 электромобилей.

В 2023 году завод будет постепенно переходить на мелкоузловую сборку с повышением уровня локализации за счет компонентов российского производства.

К концу 2023-го запустят кузовное производство. Всего в текущем году планируется изготовить 50 тысяч автомобилей. Из них 10 тысяч электрических. В 2024 ожидается выпуск 100 тысяч машин, из которых 25 тысяч будут электрическими. Кроме того, завод планирует в обозримой перспективе приступить к созданию собственных разработок. Это будет российский электромобиль из основных российских компонентов на собственной универсальной платформе.

Кто кроме Китая?

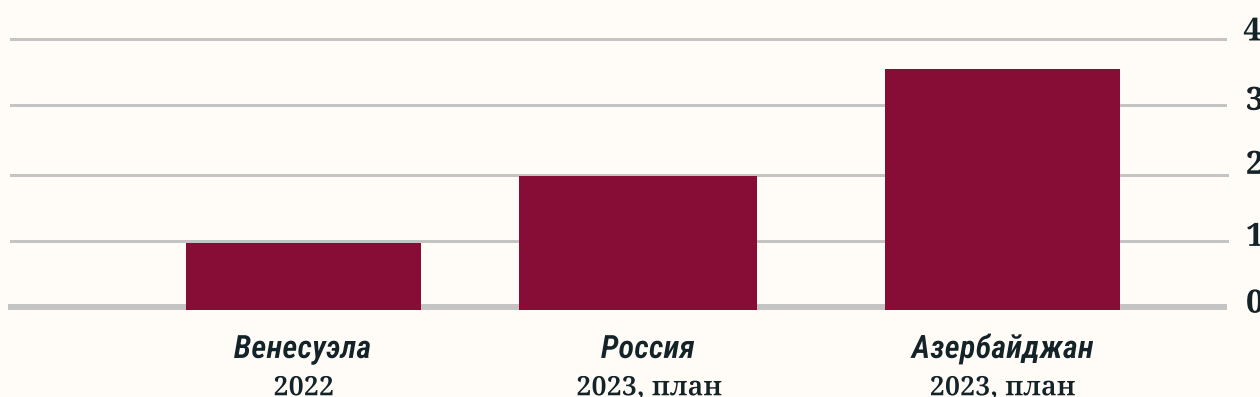
Иран, но пока в скромных масштабах. Исламская республика планирует поставить в Россию в 2023 году 2 тыс. автомобилей. Все это — бюджетные предложения на досанкционной платформе Peugeot. Возможно, небольшие объемы поставок связаны с тем, что иранские автомобили смогут конкурировать с одноклассниками от “АвтоВАЗа”, и на определенном этапе было принято решение о защите российского автопрома.

У индийских Mahindra и Tata нет конкретных планов экспансии в России: хватает внутреннего спроса на третьем крупнейшем авторынке планеты. Вьетнамский Vinfast обещал к 2020 году наладить поставки кроссоверов,

построенных на базе BMW 2000-х годов, однако этих автомобилей на дорогах России до сих пор нет.

Поставки автопрома Ирана на внешние рынки

Автомобили, в тыс. шт.



Перспективы рынка — трансформация или полная китаизация?

Российский рынок трансформируется на фоне неопределенности.

“АвтоВАЗ”, Renault и Nissan переданы российским покупателям за 1 евро или 1 рубль с опционом обратного выкупа на протяжении нескольких лет.

Корейцы официально не объявляли об уходе, японцы сохраняют официальные сервисы: азиатский автопром хочет переждать геополитическую бурю.

Для российских автопроизводителей открывается уникальное окно возможностей. Нужно поддержать объемы производства и нарастить долю рынка при помощи крупноузловой сборки китайских машин, и затем постепенно подтягивать свои технологии под запуск собственных новых моделей. Однако это “окно” достаточно узкое, и конкретных рецептов технологического прорыва нет. Характерный пример — АКПП на российских автомобилях. За 30 лет отечественный автопром так и не выдал собственный “народный автомат”. Автоматические коробки производятся лишь для премиального сегмента. Речь об АКПП R932, которой оснащаются автомобили Aurus. Она разработана и выпускается российской компанией «КАТЕ» на собственной производственной площадке в Москве, однако здесь

главная задача – масштабирование. Удастся ли перевести на российские АКПП автомобили массового сегмента – пока открытый вопрос. Ведь "Аурусов" предполагается производить всего по 600 штук в год. А в данный момент, судя по количеству регистраций автомобилей в ГИБДД, счет идет на десятки.

Бороться с дефицитом на рынке и добиться как баланса цен, так и замещения импорта комплектующих призвана специально разработанная государством Стратегия развития автомобильной промышленности до 2035 г. Она стала новым эволюционным этапом после утвержденной в 2018 г. стратегии развития до 2025 г. И, несмотря на то, что многие статистические срезы на фоне событий 2022 г. утратили актуальность, основные задачи остались прежними. Приоритетная цель — достижение технологического суверенитета. В качестве слабого места отечественного рынка указывается отрицательный торговый баланс. Отмечается, что он существовал и в период до 2022 г. Локализация сборки иностранных марок в России была основана на постоянном импорте компонентов и технологий. И хотя самих машин ввозилось меньше, импортозависимость оставалась высокой. После событий ушедшего года стало очевидно, что такое направление развития отрасли необходимо изменить. Пока что это удалось сделать частично. В частности, в сегменте электронных компонентов разработаны все комплектующие 1-го уровня, но среди них нет даже электронных блоков управления ABS. Ключевые для импортозамещения компоненты второго и третьего уровня в нашей стране и вовсе практически не производятся. Без них невозможно собрать целиком, например, тормозную систему. Непосредственное влияние на рынок оказывают такие конфликты как торговая война между США и Китаем, сократившая поставки чипов на мировой рынок. Более того, авторы Стратегии отмечают, что большинство автопроизводителей готовы предпочесть компоненты от отечественных поставщиков только при наличии существенной государственной поддержки. И если говорить о ее размере, то в целях реализации программы локализации производства критически важных компонентов в 2023–2025 годах в рамках базового сценария необходимо будет получить 300 млрд руб. из федерального бюджета. И до 26 млрд руб. ежегодно также из бюджета пойдет на программы стимулирования спроса.