

Исследование вторичного рынка автокомпонентов в России.

Российский рынок автокомпонентов заметно отличается от европейского, американского или японского. Главное отличие – преобладание вторичного сегмента рынка, над первичным. Грубо говоря, в автомагазинах и на СТО Российской Федерации продается гораздо больше запчастей, чем поставляется на автомобильные заводы. Наблюдается также высокая доля контрафактных и низкокачественных автокомпонентов. Однако, по прогнозу компании «Автостат» в скором времени ситуация может существенно измениться в лучшую сторону. С докладом о состоянии вторичного рынка автокомпонентов в России на 2-м Международном форуме «Автомобилестроение и развитие рынка автокомпонентов в России» выступил глава компании «Автостат» Сергей Целиков.

Начнем с общей характеристики российского рынка автокомпонентов. В 2011 году суммарный объем рынка (вторичного и первичного) составил 27,5 млрд. долларов США. По прогнозу Сергея Целикова в ближайшие годы рынок сохранит высокие темпы роста и будет прибавлять ежегодно по 20-30%. Это будет происходить, как за счет роста производства автомобилей, так и за счет импорта. Растущий парк автомобилей позволит вторичному рынку автокомпонентов сохранить очень высокие объемы, хотя его доля по отношению к первичному рынку будет продолжать сокращаться.

В последние годы соотношение долей первичного и вторичного рынка автокомпонентов начало меняться. За последние три года в стране начало работу сразу несколько автосборочных производств. По данным «Автостата» в 2007 году соотношение рынка OEM (первичная комплектация) к aftermarket (вторичный рынок) составляло 38,4% против 61,6%, соответственно. В 2011 году показатели кардинально поменялись. На долю OEM приходится уже 45,4%, в то время, как рынок aftermarket удерживает 54,6%.

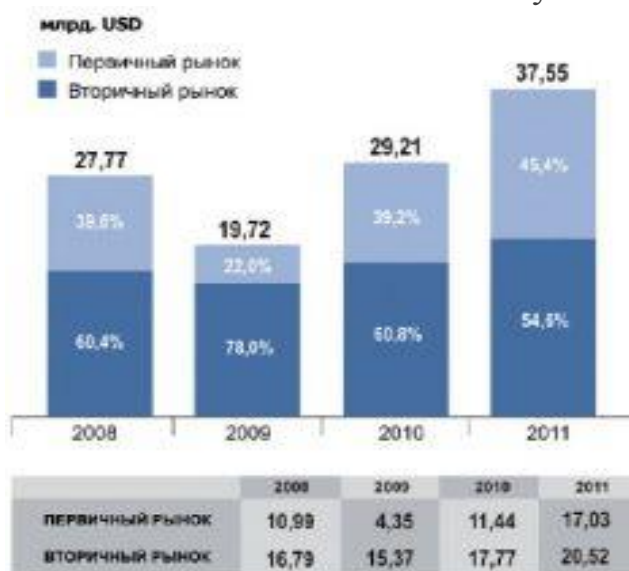


Структура рынка автокомпонентов России также претерпевает изменения. Уже сегодня на долю автозапчастей для иномарок приходится до 70% рынка.

Характерной особенностью российского рынка является то, что в нашей стране крайне низкий уровень производства автокомпонентов. Подавляющая доля автокомпонентов для иномарок, как для сборки автомобилей, так и для продажи на вторичном рынке – это импорт, причем не всегда качественный.

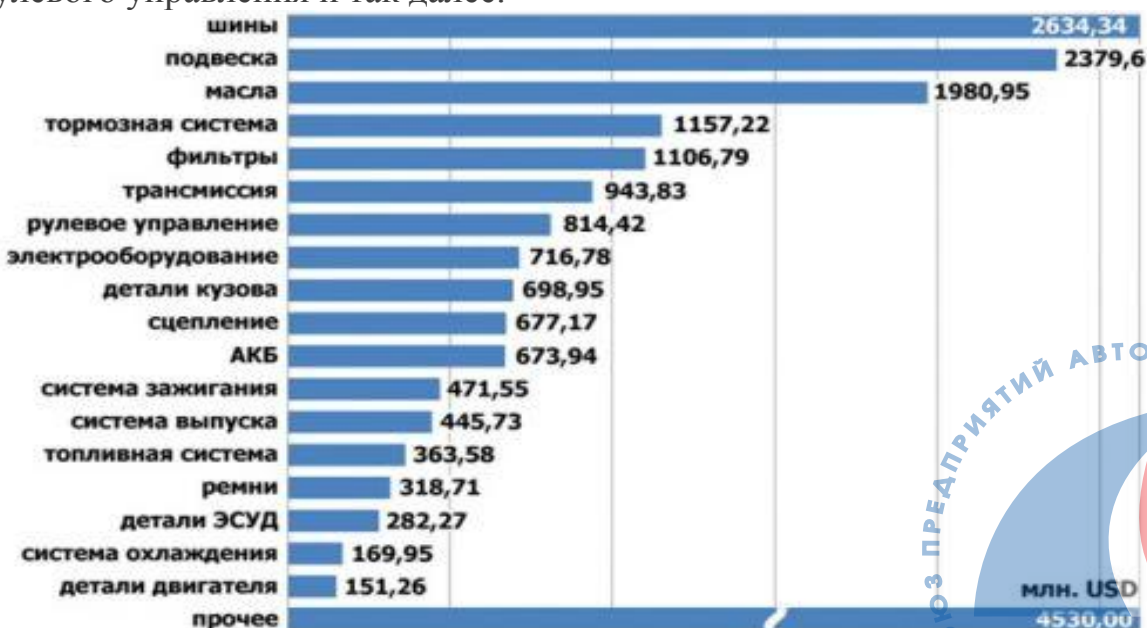
Краткая характеристика OEM.

В 2011 году в на российские конвейеры будет поставлено автокомпонентов на сумму свыше 17 млрд. долларов. Это на 5,5 млрд. больше, чем в 2010 году. По сравнению с предкризисным 2008 годом, рынок OEM также вырос – более чем на 6 млрд. долларов. Изменилась, по сравнению с докризисной ситуацией и доля автокомпонентов для сборки иномарок. В 2008 году они составляли менее 65% рынка. В текущем году – почти 80%. Необходимо признать, что локализация производства автокомпонентов происходит все же довольно медленно. Эксперты рассчитывают на новый режим промсборки, благодаря которому в ближайшие 5 лет автосборочные предприятия должны выйти на 60% уровень локализации. Это позволит значительно повысить объем производства автомобильных компонентов и узлов внутри страны.

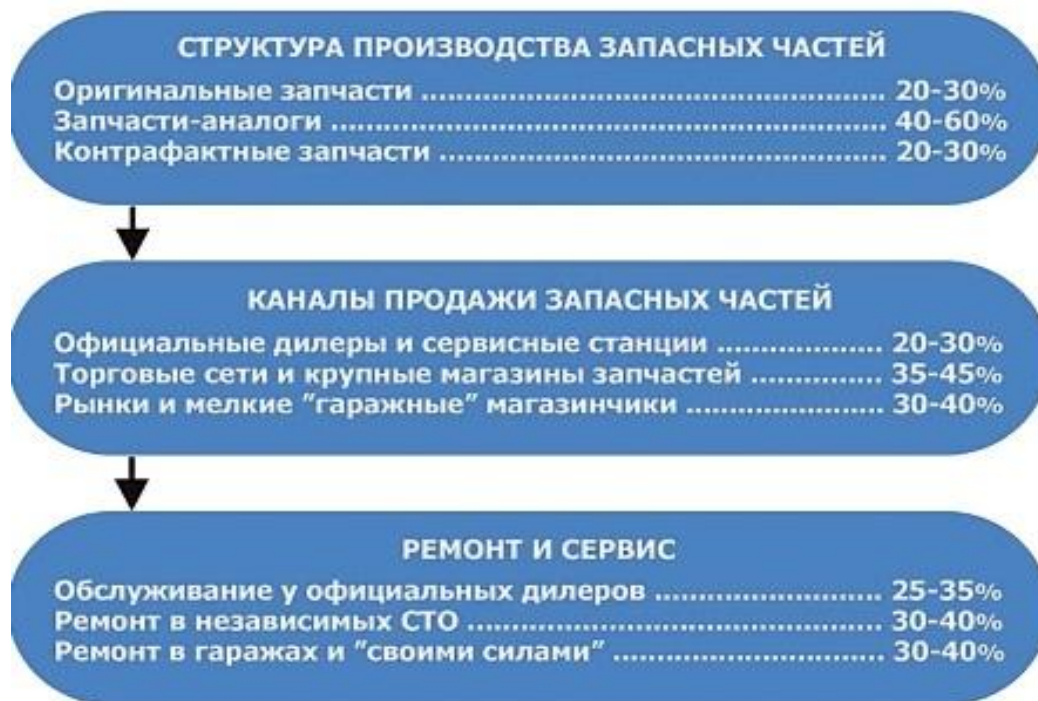


Вторичный рынок.

Aftermarket оказался гораздо более стабильным сегментом, чем первичный рынок автокомпонентов. В 2009 году объем поставок автокомпонентов на вторичный рынок сократился чуть более, чем на 1 млрд. долларов, и уже в 2010 году рынок показал рост по сравнению с 2008 годом на 1 млрд. долларов. В текущем году, по прогнозу «Авостата» рынок вырастет ориентировочно на 3 млрд. долларов и превысит отметку в 20 млрд. долларов. По сравнению с 2008 годом кардинальным образом изменилась структура рынка. Если три года назад доля автозапчастей на отечественные автомобили составляла 41,8 %, то на данный момент этот показатель снизился до 34,4%. Тенденция к снижению доли автокомпонентов на отечественные автомобили сохранится в ближайшие годы. Темпы роста вторичного рынка автокомпонентов также сохраняться, при условии сохранения благоприятной экономической конъюнктуры. Наиболее ёмкими сегментами вторичного рынка остаются шины и детали подвески. По этому параметру российский рынок также заметно отличается от европейского, на котором доля деталей подвески незначительна, а наибольший объем продаж приходится на шины и автомасла. Высокий спрос на детали подвески, трансмиссии, рулевого управления и тормозной системы объясняется с одной стороны крайне плохими дорожными условиями, с другой стороны – довольно высоким средним возрастом российского автопарка. По наблюдениям статистиков. В первые три года эксплуатации 50% всех расходов на обслуживание автомобиля приходится на автомасла (технические жидкости) и расходные материалы (фильтры, щетки стеклоочистителя, свечи зажигания, ремни). В России очень высока доля автомобилей, чей срок эксплуатации уже перешел за этот барьер, соответственно, в структуре затрат российских автовладельцев заметную долю составляют запчасти для ремонта двигателя и его систем, трансмиссии, рулевого управления и так далее.



«Оригинальные» запчасти (автокомпоненты, поставляемые под брендом автопроизводителя) составляют в структуре продаж не более 30%. Наиболее объемный сегмент рынка, от 40 до 60% - это качественные «дубликаты». Данным термином обозначаются аналоги оригинальных запчастей которые нередко имеют одобрение завода-изготовителя автомобилей. Рынок контрафакта по-прежнему очень высок. Несмотря на то, что в последние годы он заметно сократился, эксперты «Автостата» оценивают его в 20-30% рынка, что сопоставимо с объемами продаж оригинальных автокомпонентов.



Каналы продаж.

Как известно, до начала 2000-х годов основным и практически единственным каналом реализации автозапчастей на вторичном рынке России были автомобильные рынки. Рынок автосервисных услуг долгое время развивался параллельно и не был напрямую связан с рынком автокомпонентов. В настоящее время большинство автосервисов являются такими же полноценными продавцами автокомпонентов, что автомагазины. Однако объемы продаж автокомпонентов через сервисные центры пока оставляют желать лучшего. Сказывается сложившаяся привычка многих автомобилистов – закупать расходные материалы и запчасти самостоятельно до поездки на СТО. В настоящее время доля автосервисов (дилерских и независимых) в общем объеме продаж составляет не более 30%. В то же время «автобарахолки» потеряли свою роль, уступив лидерство крупным торговым сетям и специализированным автомагазинам. Сегодня через эти торговые точки продается до 45% всех автокомпонентов на вторичном рынке.

Перспективы.

Аналитики убеждены, что работа на рынке автокомпонентов сегодня сулит хорошую выгоду. В ближайшие годы в стране ожидается дальнейший рост, как первичного, так и вторичного рынка автокомпонентов. В стране сложился высокий спрос на качественные автокомпоненты собственного производства. Режим промсборки требует от автопроизводителей уже через 5 лет довести локализацию производства автокомпонентов до 60%. Многие эксперты указывают на то, что при сегодняшнем состоянии отрасли данную задачу выполнить невозможно. Существующие в России производители автозапчастей, за редким исключением, не отвечают требованиям мировых автопроизводителей по качеству, поэтому рост производства в стране будет происходить, в основном, за счет новых предприятий, инвестировать в которые будут ведущие мировые производители. Эксперты убеждены, что высокая норма прибыли и ожидаемый рост российского автопарка в ближайшие годы привлечет в нашу страну целый ряд известных компаний.

В то же время, производство автокомпонентов в нашей стране по-прежнему остается рискованным и непрозрачным бизнесом. Рост производства сдерживают многочисленные административные барьеры и низкая культура производства.

Информация с сайта <http://проавтобизнес.рф>

