

L'industria automotive in Russia

Outlook macroeconomico



La Federazione Russa è lo stato più vasto del mondo, con oltre 17 milioni di chilometri quadrati di superficie e una popolazione di 145 milioni di abitanti. L'economia, in Russia, dopo tre anni di crescita sostenuta dal 2010 al 2012, nel 2013 e nel 2014 ha visto un rallentamento; anche nel 2015 il Pil è calato del 3,7%, mentre nel 2016, secondo le previsioni del Fondo Monetario Internazionale, la flessione è stata dello 0,8%. Un andamento analogo si registra per il tasso di disoccupazione, che era del 7,3% nel 2010 ed è sceso fino al 5,2% nel 2014, per poi risalire al 5,6% nel 2015 e al 5,8% nel 2016. La marcata volatilità del rublo e il suo forte deprezzamento, nonché la diminuzione del prezzo del petrolio, hanno inciso pesantemente sull'economia. Da marzo 2014, l'UE ha gradualmente imposto alla Russia misure restrittive in risposta all'annessione

illegale della Crimea e alla deliberata destabilizzazione dell'Ucraina. Le sanzioni riguardano il settore finanziario, dell'energia, della difesa e dei beni a duplice uso¹. Il 19 dicembre 2016 il Consiglio europeo ha prorogato le sanzioni economiche riguardanti settori specifici dell'economia russa fino al 31 luglio 2017.

Il FMI ha stimato una variazione positiva del Pil per il 2017, dell'1,1%.

Settore automotive

Produzione Autoveicoli

Nel 2016, la produzione domestica di autoveicoli è stata di 1,24 milioni di unità, in calo del 10,4% sul 2015, che aveva già registrato una pesante flessione del 26,6% sul 2014. La produzione è prevista in lenta crescita nel triennio 2017-2019, ma ancora lontana dai volumi raggiunti nel 2012 (2,23 milioni di autoveicoli).

Il governo russo prosegue nelle misure di sostegno del mercato dell'auto e dell'industria automobilistica, da quelle previste per le case automobilistiche che cercheranno di aumentare le esportazioni, a quelle legate al prolungamento delle esenzioni tariffarie all'importazione di apparecchiature originali (OEM) per i produttori presenti in Russia.

I principali car maker sono: Autovaz, in corso di ricapitalizzazione (tra i soci nella holding: Renault, Nissan e la russa Rostec²); VW Group, che a febbraio 2016 aveva già prodotto in Russia 1 milione di veicoli dal suo insediamento e che è diventato uno dei maggiori investitori esteri nel settore automobilistico russo; le Case sudcoreane Hyundai e Kia, che non hanno tagliato la produzione e hanno mantenuto i prezzi bassi

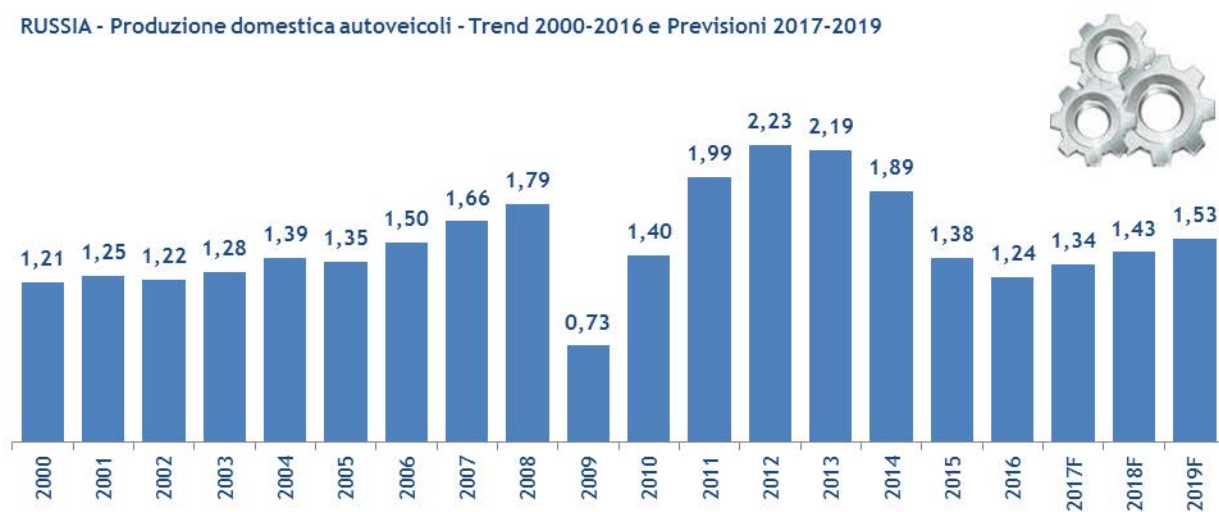
¹ Beni e quelle tecnologie che, pur essendo principalmente utilizzati per scopi civili, sono passibili di un utilizzo nella fabbricazione, sviluppo e manutenzione di armi chimiche, biologiche o nucleari.

² Rostec: società statale holding russa assimilabile ad un fondo nazionale, fondata alla fine del 2007 per promuovere lo sviluppo, la produzione e l'esportazione di prodotti industriali hi-tech per i settori civile e della difesa.

nonostante il tonfo del mercato russo; Ford Sollers (joint venture per la produzione di autovetture e componenti tra Ford Motor e la russa Sollers), società che gestisce tre impianti e produce Focus, Transit, Mondeo, Kuga, Explorer, EcoSport, S-Max, Galaxy e Fiesta, oltre a motori e una serie di componenti chiave come cerchi in lega, candele e staffe per l'uso in assemblaggio e in esportazione.

In senso opposto GM Group, invece, ha cessato la produzione dei brand da grandi volumi (Opel e Chevrolet nello stabilimento di San Pietroburgo, attivo dal 2008 e chiuso nel 2015) a seguito della crisi, mantenendo comunque la proprietà degli stabilimenti. Grazie alla rete di concessionari, GM ora vende solo tre auto di importazione in Russia: Chevrolet Tahoe, Corvette e Camaro.

RUSSIA - Produzione domestica autoveicoli - Trend 2000-2016 e Previsioni 2017-2019



Elaborazioni ANFIA su dati OICA e Previsioni di Business Monitor International

Mercato autoveicoli leggeri

Nel **2016** sono stati immatricolati 1.425.791 autoveicoli leggeri (autovetture e veicoli commerciali <=3500 kg), con un calo dell'11% sui volumi del 2015, che già avevano registrato una pesante contrazione del 35,7% sui volumi del 2014.

Dopo la flessione a doppia cifra dei primi 9 mesi 2016, il 4° trimestre ha chiuso con un leggero calo tendenziale dello 0,9%, che fa ben sperare. Nel 2017, il mercato ha il potenziale per uscire da un tunnel di 4 anni di declino e tornare a una crescita moderata (attorno al 5%). Gli investimenti produttivi dei principali *carmaker* stanno rifluendo verso il Paese, in previsione di un'inversione di tendenza nell'anno da poco iniziato. Ci si aspetta una ripresa debole, soprattutto nella prima metà dell'anno. Vista la fragilità dei consumi, il rinvio all'acquisto dell'auto da parte dei potenziali clienti e la bassa motorizzazione del Paese, la domanda nel lungo termine rimane comunque alta.

Nel 2017, Avtovaz-Renault-Nissan Group detiene il 33,5% del mercato degli autoveicoli leggeri, seguito da VW Group con l'11%. I marchi coreani, Hyundai e Kia, rispettivamente con il 10,2% e il 10,5% di share,

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

rappresentano 1/5 del mercato russo. Segue Toyota Group con l'8,3% di quota. Nella top five dei modelli più venduti troviamo: Hyundai Solaris, Lada Granta, Kia Rio, Lada Vesta e VW Polo.

Il comparto dei veicoli industriali medi-pesanti è previsto crescere nel 2017 attorno al 6,6%, grazie allo sviluppo degli investimenti nel settore energetico e all'attesa ripresa economica.

Interscambi commerciali

Il volume degli scambi commerciali tra Italia e Federazione Russa, risentendo della crisi economico-finanziaria e delle sanzioni, continua a diminuire, mantenendo quindi la tendenza negativa che l'ha caratterizzato negli ultimi 3 anni.

Nel 2016, l'export di beni dall'Italia verso la Russia vale 6,72 miliardi di euro (-5,3% sul 2015). L'import di beni dalla Russia vale 10,62 miliardi di euro (-26,3%). Le esportazioni di autoveicoli, pari a circa 82 milioni di euro, registrano nel 2016 un recupero del 17,5%.

Secondo le analisi di SACE, l'incremento potenziale dell'export italiano entro il 2019 vale 2,1 miliardi di euro.

Investire in Russia

Nel corso degli ultimi anni, la Federazione Russa ha visto un rapido aumento del volume degli investimenti diretti stranieri: secondo la classifica stilata nel 2015 dall'UNCTAD, si è piazzata dietro a soli due Paesi, Stati Uniti e Cina. E' un risultato importante, riconducibile in primo luogo al settore degli idrocarburi e, in misura minore, a quello automobilistico, al settore delle infrastrutture e delle costruzioni, all'agro-alimentare e alla chimica. Sono state numerose anche le aziende italiane che hanno deciso di investire nella Federazione, consapevoli delle potenzialità di sviluppo di questo enorme mercato e attratte anche da un sistema fiscale particolarmente favorevole e da altri benefici assicurati agli investimenti. A seguito delle dinamiche geopolitiche ed economiche già citate, nel biennio 2014-2015 si è registrata una brusca inversione di tendenza, che ha provocato una fuoriuscita di capitali e una diminuzione degli investimenti diretti.

Ciononostante, i fondamentali macroeconomici della Federazione rimangono solidi, così come resta elevato il potenziale di sviluppo.

Da circa due anni, la Federazione Russa ha avviato un programma di sostituzione delle importazioni, volto allo sviluppo e all'ammodernamento dell'industria nazionale in numerosi settori. La Federazione guarda con grande interesse a possibili investimenti italiani ed è ben disposta a favorirli attraverso facilitazioni sia a livello federale sia a livello regionale. L'attenzione delle Autorità russe è rivolta in particolare alle aziende italiane che, forti di un riconosciuto know-how e di capacità tecnologiche elevate, possono favorire la diversificazione dell'economia russa.

Oggi, i settori che offrono le opportunità più concrete agli investitori stranieri appaiono: Agroindustria, Meccanica e alte tecnologie, Energia (forniture per l'upstream e il downstream di idrocarburi), Infrastrutture, Sanitario.

Le imprese italiane possono accogliere l'opportunità offerta dal processo di modernizzazione, considerando il basso costo della manodopera e dell'energia.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica



I rischi maggiori degli investimenti operativi in Russia sono rappresentati dalla corruzione, nonostante l'impegno del Governo per debellarla; dalla regolamentazione doganale, tecnica e sanitaria, oggetto di frequenti mutamenti; dall'evasione fiscale; dalla rete delle infrastrutture del Paese ancora scarsamente sviluppata in relazione all'estensione del territorio russo e con alti costi per i trasporti interni delle merci.

**Per informazioni rivolgersi a:
Area Studi e Statiche ANFIA
m.saglietto@anfia.it**

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - Fax +39 011 545464 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur , 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - Fax +39 06 54221418- E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it