

8 Focus Asia/Oceania

Sommario 8.1 La domanda di autoveicoli aumenta dell'1,9% nel 2015 toccando i 43,6mln di autoveicoli. – 8.2 La produzione di autoveicoli aumenta del 3,5% nel 2014, il 52,6% della produzione mondiale. – 8.3 Trend 2016. – 8.3.1 Mercato autoveicoli. – 8.3.2 Produzione autoveicoli.

8.1 La domanda di autoveicoli aumenta dell'1,9% nel 2015 toccando i 43,6mln di autoveicoli

Nel 2015, le vendite hanno riguardato circa 43,6mln di autoveicoli, l'1,9% in più del 2014, che già aveva registrato un incremento del 5%, sul 2013. La domanda di autoveicoli dell'area rappresenta il 48,6% della domanda globale. **L'Asia conta oltre 42,2mln di autoveicoli venduti, con un tasso medio annuo di crescita dell'8% dal 2007 al 2015, mentre la domanda in Oceania vale 1,3mln di autoveicoli.** La regione, senza Oceania, Cina e Giappone, totalizza nel 2015 oltre 12,6mln di autoveicoli venduti.

Tabella 10 Asia e Oceania, domanda di autoveicoli (2007-2015, milioni di unità)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	var. % 2015/14	CAGR 2007-15
ASEAN	1,873	2,113	1,901	2,505	2,604	3,470	3,560	3,173	3,055	-3,7	6%
Sud-Est Asiatico	3,741	3,549	4,135	5,091	5,422	5,684	5,336	5,478	5,998	9,5	6%
Giappone	5,354	5,082	4,609	4,956	4,210	5,370	5,376	5,563	5,047	-9,3	-1%
Cina	8,792	9,381	13,645	18,062	18,505	19,306	21,984	23,499	24,598	4,7	14%
Iran	1,038	1,190	1,320	1,643	1,688	1,044	0,805	1,288	1,222	-5,1	2%
Altri	1,692	1,814	1,693	1,932	1,964	2,251	2,406	2,527	2,356	-6,8	4%
ASIA	22,489	23,129	27,303	34,189	34,394	37,126	39,466	41,528	42,274	1,8	8%
OCEANIA	1,185	1,129	1,025	1,134	1,111	1,229	1,264	1,255	1,303	3,8	1%

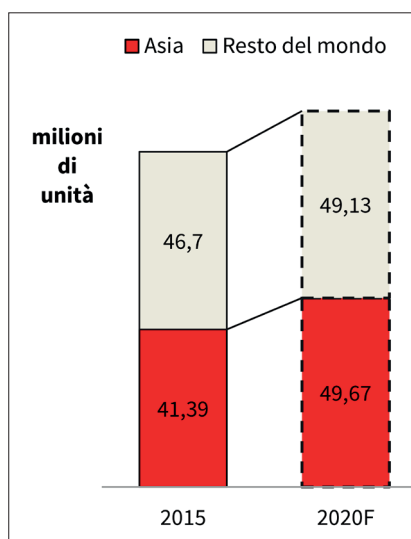
Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (<http://www.anfia.it>)

Gli abitanti dell'Asia rappresentano il 60% della popolazione mondiale e mantenendo lo stesso peso, nel 2020 saranno oltre 4,7mld. In Asia oggi circola un terzo del parco mondiale, la motorizzazione è prevista crescere e rappresentare nel 2020 il 41% della flotta globale.

I Paesi asiatici devono affrontare i problemi derivanti dall'urbanizzazione di massa e programmare lo sviluppo sostenibile delle grandi metropoli, in grado di ridurre l'inquinamento, preservare la salute dei cittadini, garantire la crescente domanda di mobilità di persone e merci e assicurare

la domanda di energia che questa organizzazione urbana richiede. Molti governi dei Paesi asiatici hanno lanciato ormai da qualche anno piani di investimento sulla produzione di veicoli elettrici/ibridi e di sostegno e promozione di veicoli con bassi livelli di emissione di CO₂ e di consumo di carburanti. Tali misure attirano l'interesse di molti costruttori, in particolare giapponesi, da anni radicati nei Paesi ASEAN, che qui progettano di costruire stabilimenti per la produzione di veicoli elettrici e ibridi, e conservare la loro leadership. Il parco circolante delle autovetture in Asia ammontava ad oltre 257mln di unità a fine 2015; era di 131mln nel 2007 e si prevede che supererà i 369mln di auto nel 2020 (stime IHS Markit).

Figura 23 Mercato mondiale di *light vehicle* in Asia e nel resto del Mondo (milioni di unità)

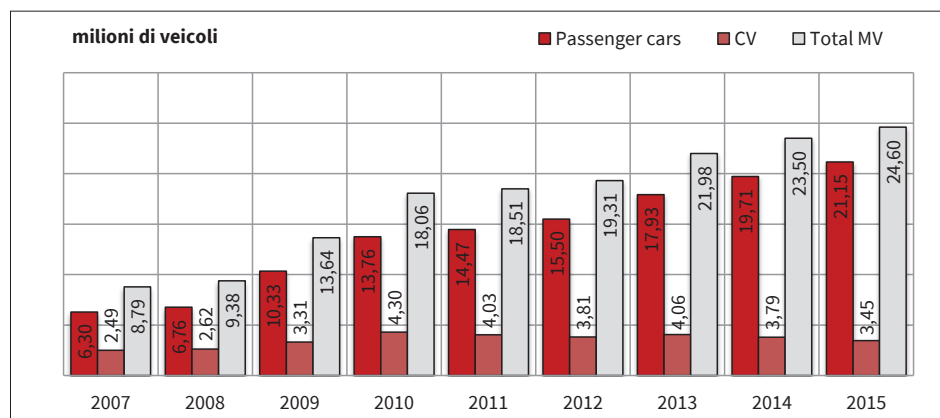


Elaborazioni ANFIA su dati IHS

La **Cina** è diventato il più grande mercato del mondo, superando nel 2010 le aree NAFTA (14,2mln di veicoli) e Unione Europea (UE: 15,7mln di veicoli; UE15+EFTA: 14,7mln). Già nel 2012 la domanda di autoveicoli rappresenta circa un quarto delle vendite mondiali (il 23%), con 19,3mln di autoveicoli venduti. Nel 2013 le immatricolazioni sono cresciute del 13,9%, totalizzando oltre 21,98mln di autoveicoli e nel 2014 l'incremento è del 6,9% con circa 23,5mln di autoveicoli. Nel 2015 rallenta ancora la domanda, ma pur sempre in crescita del 4,7% e 24,6mln di autoveicoli venduti, che fa della **Cina il primo mercato autoveicolistico mondiale da 7 anni**. La crescente urbanizzazione e l'aumento della domanda nelle città di terza e quarta fascia, ha permesso al mercato delle **autovetture** (incluso SUV, MPV e Utility Vehicle) di arrivare a 21,15mln di nuove immatricolazioni da 6,3 del 2007. Guidano il buon andamento della doman-

da individuale, le vendite di SUV, che non sono utilizzati solo nelle aree rurali o suburbane, ma anche in città, un prodotto molto di moda per gli acquirenti cinesi. Nel 2015 aumentano del 42% e rappresentano il 30% del mercato auto, mentre diminuiscono le vendite dei segmenti A, B e D. I brand cinesi mantengono nel 2015 il 42,7% della domanda di SUV, seguiti dai brand giapponesi con il 19,3% ed europei con il 18,9%. Ha contribuito al buon andamento della domanda, l'aumento delle vendite nelle regioni centrali e occidentali della Cina, mentre in alcune delle regioni orientali si registrano delle leggere flessioni, determinate dalle restrizioni al mercato imposte per ragioni ambientali. I brand cinesi sono concentrati nei segmenti A e B, le cui vendite hanno un trend in calo dal 2005 (Fourin, Asia Automotive Intelligence, Report n. 89, May 2016).

Figura 24 Cina, vendite domestiche di autoveicoli (2007-2015, milioni di unità)



Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (<http://www.anfia.it>)

Per quanto riguarda il mercato dei veicoli commerciali e industriali si registra nel 2015 una flessione del 9% sui volumi del 2014. Le vendite di veicoli commerciali leggeri totalizzano 2,5mln di unità (-4,7% sul 2014); la domanda di autocarri medi-pesanti invece subisce una flessione di oltre il 18%.

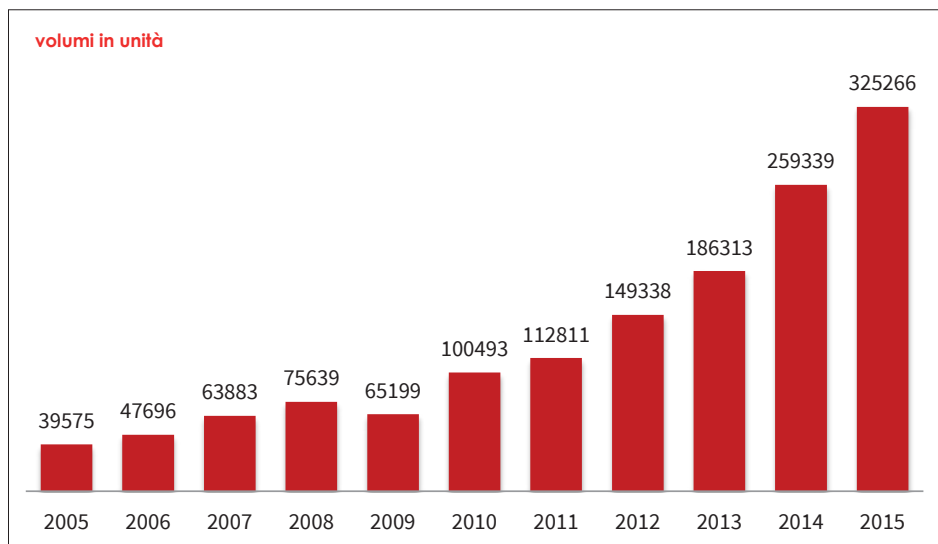
Nel 2015, in **Giappone** la domanda di autoveicoli diminuisce del 9,3% con 5,05mln di nuove immatricolazioni.

In **India**, la domanda di autovetture è passata da 1,54mln di unità nel 2008 a 2,77mln nel 2015 (incluso MPV e UV). L'incremento sul 2014 è stato del 7,9%. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali raggiunge le 653mila unità (+7,6%). Nel 2015 l'India, con 3,42mln di autoveicoli venduti, diventa il 5° mercato più grande del mondo, dietro a Cina, USA, Giappone e Germania, ma davanti a UK e Brasile. Lo sviluppo della domanda è da attribuire al calo del prezzo dei carburanti, ad una inflazione

più bassa e alla riduzione dei tassi d'interesse, che si è ripetuta per ben quattro volte durante l'anno.

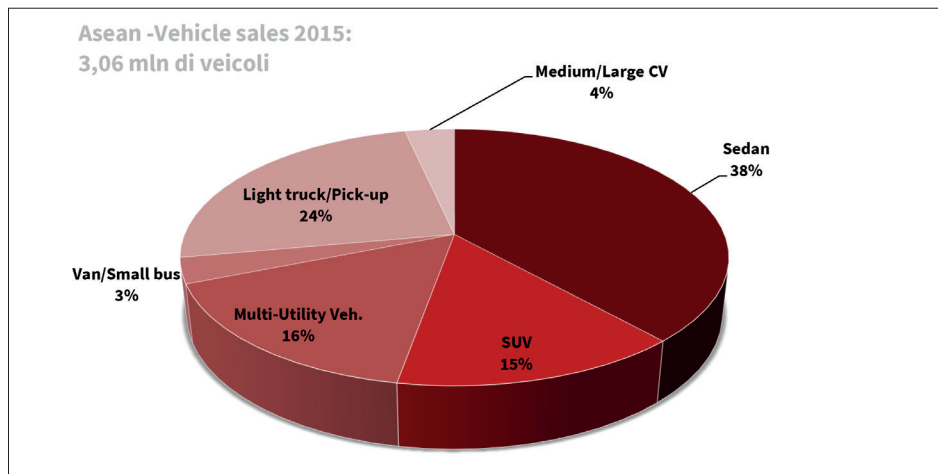
Nel 2015 in **Sud Corea** sono stati immatricolati oltre 1,92mln di autoveicoli (+11% sul 2014), di questi 1,65mln hanno riguardato le autovetture (+12%).

Figura 25 Sud Corea, trend importazioni di autovetture (2005-2015)



Elaborazione dati ANFIA su dati KAMA

Complessivamente i veicoli **importati** sono stati circa 332mila (+25% sul 2014), quadruplicati rispetto ai volumi del 2008 (80.500). Nel 2015 le importazioni dall'Italia sono salite a 2.886 unità dalle 886 del 2014 e dalle 269 del 2013. Prosegue l'andamento positivo anche nel 2016, a gennaio/ giugno sono già stati importati ben 2.571 veicoli dall'Italia. In generale si prevede che le importazioni continuino a crescere in modo sostenuto, grazie alla riduzione delle tariffe aggiuntive all'importazione, previste dagli accordi di libero scambio, FTA (*free trade agreement*) tra Corea e UE e tra Corea e USA.

Figura 26 ASEAN, vendite per tipologia di veicolo (2015, valori %)

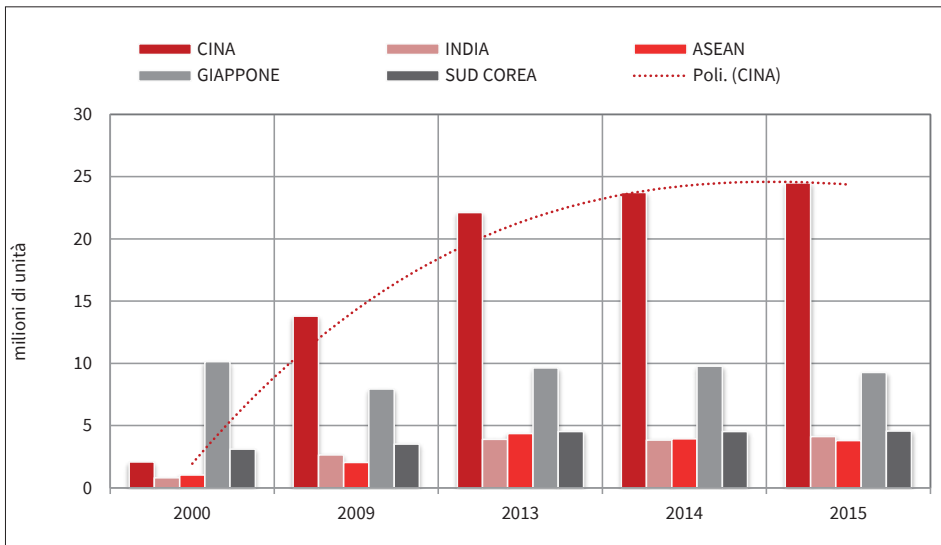
Fonte: ANFIA su dati Fourin

La crescita dell'industria autoveicolare nei Paesi del Sud-Est asiatico sta attirando l'attenzione dei Costruttori da tutto il mondo. In particolare l'area **ASEAN** ha registrato, dopo la contrazione del 2009 (-9,5% sul 2008), una crescita costante della domanda di autoveicoli, consuntivando nel 2013 un nuovo record di vendita, con oltre 3,5mln di unità e un incremento del 2,6%, dopo quello del 34% registrato nel 2012 sul 2011. Nel 2014 e nel 2015 invece si registra una battuta d'arresto rispettivamente dell'11,9% e del 3,7%. I mercati più grandi di quest'area sono Thailandia, Indonesia, e Malesia, che insieme rappresentano l'81% delle vendite nella regione. Nel 2015 tra i Paesi ASEAN, Thailandia e Indonesia registrano volumi di mercato in contrazione rispettivamente del 9,6% e del 16%. Crescite sostenute della domanda di autoveicoli per Singapore, Vietnam e Filippine. I brand giapponesi registrano nel 2015 una contrazione delle vendite di autoveicoli (-4,3%, mentre aumenta la domanda di autoveicoli dei brand coreani ed europei).

8.2 La produzione di autoveicoli aumenta del 3,5% nel 2014, il 52,6% della produzione mondiale

Nel 2015, sono stati prodotti in Asia/Oceania circa 47,8mln di autoveicoli, con un incremento dello 0,8% sui volumi del 2014. La **Cina** è il più grande Paese produttore di auto e il più grande mercato del mondo. Nel 2020 potrebbe avvicinarsi a volumi produttivi e di vendita attorno ai 30mln di unità (nel 2015: 24,5mln di veicoli prodotti). Così **l'India**, che ha oggi una popolazione di 1,2mld di abitanti, potrebbe nel 2020 superare la popolazione della Cina e arrivare a produrre oltre 6,2mln di unità (nel 2015: 4,1mln di veicoli prodotti). Nel 2015 la **Corea del Sud** produce oltre 4,5mln di veicoli, in linea con i volumi del 2014. Tagli alla produzione e delocalizzazione da parte delle case automobilistiche coreane fanno prevedere per i prossimi anni volumi produttivi domestici al di sotto dei livelli conseguiti negli anni 2013-2015.

Figura 27 Asia, produzione di autoveicoli (2000-2015, milioni di unità)



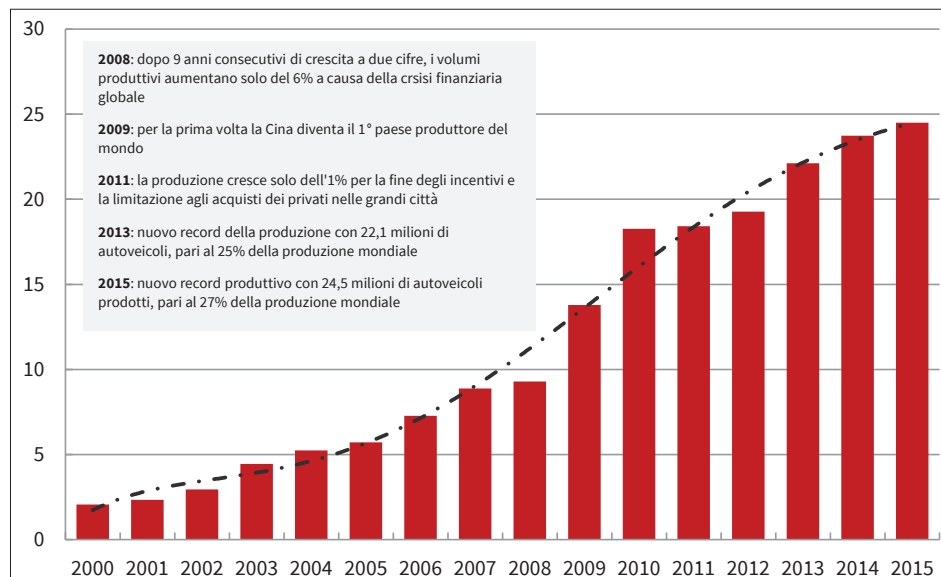
Elaborazione ANFIA

L'ASEAN, un'organizzazione politica, economica e culturale di nazioni situate nel Sud-Est asiatico, che comprende 10 Nazioni (Indonesia, Malesia, Filippine, Singapore, Thailandia, Brunei, Vietnam, Laos, Birmania, Cambogia) è una regione in forte espansione. L'ASEAN, situata tra due 'giganti' quali Cina e India, costituisce una piattaforma produttiva stra-

tegica di accesso all'intero continente asiatico. Le economie ASEAN, con una popolazione complessiva di circa 600mln di abitanti, crescono ad un tasso medio vicino al 5% annuo. Nel 2015 la formazione della Comunità Economica (AEC) dell'ASEAN ha l'obiettivo di raggiungere l'integrazione economica regionale, puntando alla formazione di una regione economica altamente competitiva grazie alla libera circolazione di merci, servizi, investimenti, manodopera qualificata e un flusso di capitali più libero. Nel 2015 nell'area sono stati prodotti 3,8mln di autoveicoli, in calo del 3,5% rispetto al 2014. La Thailandia occupa la 12° posizione nella classifica mondiale dei Paesi produttori con 1,9mln di veicoli prodotti; l'Indonesia produce 1,1mln di veicoli prodotti (-15%) e la Malesia 615mila (+3,3%). Lo sviluppo dell'economia e della crescente classe media favoriranno la domanda interna di auto nei Paesi federati ASEAN, non solo, la regione potrà diventare un'importante base produttiva per veicoli destinati all'export.

La produzione del continente asiatico (incluso area pacifico) pesa per oltre il 52% sulla produzione mondiale, la Cina da sola vale il 27%. Nel 2010 la Cina è diventato il più grande sito produttivo automotive del mondo con oltre 18mln di veicoli prodotti (+32,6% sul 2009), triplicando i volumi del 2005, davanti a NAFTA e UE. Nel 2015 sono stati prodotti in Cina 24,5mln di autoveicoli con una crescita del 3,3% sull'anno prima, pari al 26,9% della produzione mondiale.

Figura 28 Cina, produzione nazionale di autoveicoli (2000-2015, milioni di unità)



Elaborazione ANFIA su dati CAAM

La produzione di auto ha superato 21,08mln di unità, con un incremento del 5,8% sul 2014, l'output ha riguardato: 11,6mln di autovetture (-7%), 2,1mln circa di MPV (+7,6%), oltre 6,2mln di SUV (50%) e 1,1mln di utility vehicle (-17%). Il segmento dei SUV rappresenta quasi il 30% di tutte le auto prodotte, sostenuto dalla forte domanda interna. Nel 2015 il comparto dei veicoli commerciali e industriali registra un calo del 10%, con 3,4mln di veicoli, così ripartiti: 2,5mln di LCV, +4,7%; 903mila autocarri medi-pesanti -22%. La pesante contrazione del comparto dei veicoli pesanti è stata determinata dalla debole domanda dell'industria delle costruzioni e dall'introduzione di misure più stringenti adottate per ridurre i livelli emissivi dei veicoli e aumentare l'efficienza dei carburanti, che hanno spinto in alto i costi di produzione e i prezzi dei veicoli. I costruttori di autocarri, per assicurare la profittabilità del settore, stanno puntando sulle tecnologie *hi-tech*, enfatizzando i servizi post vendita e le attività collaterali.

In valore, il trade del settore automotive registra nel 2015 il primo calo dal 2009, il commercio di veicoli e componenti vale complessivamente 160,9mln di US\$ (import ed export), il 14% in meno rispetto al 2014.

Il valore delle importazioni di veicoli e motoveicoli è stato di 45,3mln di US\$ nel 2015, in calo del 25,9%, mentre quello dei componenti importati è stato di 32,4mln di US\$ (-14,5% sul valore del 2014). **Complessivamente il settore automotive ha registrato un valore dell'import pari a 77,6mln di US\$ (-21,5%), il valore più basso degli ultimi 7 anni.** Il valore complessivo delle esportazioni è stato di 83,3mln di US\$ (-14% sul 2014), così ripartiti: 17,76mln di US\$ i veicoli (incluso rimorchi e motoveicoli) e 65,53mln di US\$ i componenti.

In volume, i principali Paesi di importazione di autoveicoli per la Cina sono: Giappone, USA, Germania, UK, Sud Corea e Messico. Per quanto riguarda l'export, i principali mercati di destinazione dei veicoli cinesi sono: Iran, Vietnam, Thailandia, Myanmar, Venezuela e Cile (nel 2014 risultavano al 3° e al 4° posto i mercati di Algeria e Russia). Per le importazioni di componenti il primo Paese di origine è la Germania (seguono Giappone, Sud Corea, USA, Messico, Francia e Rep. Ceca, Ungheria, Thailandia e Spagna). Le esportazioni di componenti cinesi sono destinate principalmente a: USA, Giappone, Corea, Germania, Messico, UK, India, Russia, Canada e Thailandia.

In **Giappone** è stato prodotto il 10,2% della produzione mondiale di autoveicoli, pari a 9,28mln di unità, il 5% in meno del 2014. L'export ha riguardato invece 4,58mln autoveicoli (+2,5% sul 2014), che rappresentano il 49% della produzione nazionale. La prosperità dell'industria automotive domestica giapponese dipende quindi moltissimo dalle sue esportazioni: il 38% degli autoveicoli è destinato al Nord America; il 35% in Asia/Pacifico (di cui il 14% in Medio-Oriente); il 16% in Europa; il 7% in Centro-Sud America e il 4% in Africa. Nel 2015 la **produzione/assemblaggi overseas dei costruttori giapponesi** ha raggiunto 18,1mln di autoveicoli (+3,5%), di questi 9,47mln prodotti in Asia, 1,67 in Europa (di cui 1,4 in UE), 4,82

in Nord America, 1,82 in America Latina, 218mila in Africa, 91mila in Oceania. Si riducono i volumi prodotti in Europa (-2,5% sul 2014), in particolare in Russia (-22%), Turchia (-7%), Spagna (-25,8%) e in UK (-0,9%) e in Africa (-10%).

In **India**, dopo il record produttivo raggiunto nel 2012 con 4,17mln di autoveicoli, la produzione di autoveicoli si è ridimensionata a 3,88mln di unità nel 2013 (-7% sul 2012) e a 3,84mln nel 2014 (-1,5% sul 2013). Nel 2015 la produzione si è nuovamente attestata sopra i 4,1mln di autoveicoli (+7,3%).

In **Corea del Sud** sono stati prodotti 4,56mln di veicoli (+0,7%). La Corea del Sud è il 5° Paese produttore al mondo, dopo Cina, USA, Giappone e Germania. Nel 2015 le esportazioni hanno invece riguardato 2,97mln di autoveicoli (-2,9%), pari al 65% della produzione domestica. Per quanto riguarda le aree di destinazione, il 52,8% è destinato al continente americano (NAFTA: 43,2% e Centro-Sud America: 9,6%), il 15,3% in Europa (UE: 12,9% e Resto Europa: 2,4%), il Medio Oriente con il 18,2%, il 3,4% in Africa e il 10,3% in Asia-Oceania.

I Paesi produttori di autoveicoli, confederati in **ASEAN**, hanno raggiunto i 4,4mln di autoveicoli nel 2013, che a fine 2015 si sono ridotti a 3,8mln. La Thailandia, considerata la Detroit dell'Asia, è il Paese produttore più importante dell'area ASEAN (1,9mln di veicoli prodotti nel 2015, erano 2,4 nel 2012).

8.3 Trend 2016

8.3.1 Mercato autoveicoli

Nel periodo gennaio-giugno 2016, il mercato delle autovetture totalizza in **Cina** 11,04mln di nuove registrazioni, +9,4%. La domanda è sostenuta dagli sgravi fiscali previsti per le auto di piccola cilindrata e dalle condizioni facilitate per la concessione di crediti, misure comunque in scadenza a fine anno. Il trend positivo continuerà per tutto il 2016, sostenuto dalla domanda di SUV, che sta spingendo i costruttori locali cinesi ad aumentare la propria presenza in questo segmento. L'Associazione di categoria, CAAM, mantiene la sua previsione di crescita al 6% del mercato auto per il 2016. Alcuni analisti invece prevedono che il mercato autovetture (incluso SUV, MPV e UV) possa raggiungere nel 2016 un nuovo record attorno a 23mln di unità, superando i 21,08mln del 2015. Nella prima metà del 2016 la domanda di autoveicoli registra un aumento del 10,5% in **Corea del Sud** e una flessione del 4,8% in **Giappone**.

Nei primi cinque mesi 2016, la domanda di autoveicoli risulta in aumento in India (+7,4%), Filippine (+25%), Singapore (+84%) e Vietnam (+37%), ma in calo in Indonesia (-0,7%), Thailandia (-2%) e Malesia (-17,6%) (dati Fourin).

8.3.2 Produzione autoveicoli

In Cina, nel 1° semestre 2016, **la produzione di autoveicoli ha totalizzato oltre 12,8mln di autoveicoli, in rialzo tendenziale del 6,5%**. Il comparto delle autovetture, in aumento del 7,3%, ha superato gli 11mln di esemplari prodotti. In Cina la produzione di autovetture (è prevista crescere fino al 2020 ad un tasso medio annuale attorno al 5,4% (previsioni Business Monitor), per soddisfare sia la domanda interna, prevista in aumento, sia l'export. La produzione di veicoli industriali sarà invece condizionata dal rallentamento dell'economia in generale. Nella prima metà del 2016 con 1,79mln di veicoli commerciali e industriali, la produzione registra un incremento dell'1,5%.

In diminuzione la produzione domestica di autoveicoli in Corea del Sud (-5,4%) e in Giappone (-3,3%). Nei primi cinque mesi 2016 cresce la produzione in India (+2,1%), Thailandia (+3,5%), ma si contrae in Indonesia (-0,7%), Malesia (-19,6%), dati Fourin.