



Ставка на гибриды и тарифные войны

Перспективы рынка
электромобилей в 2025 году

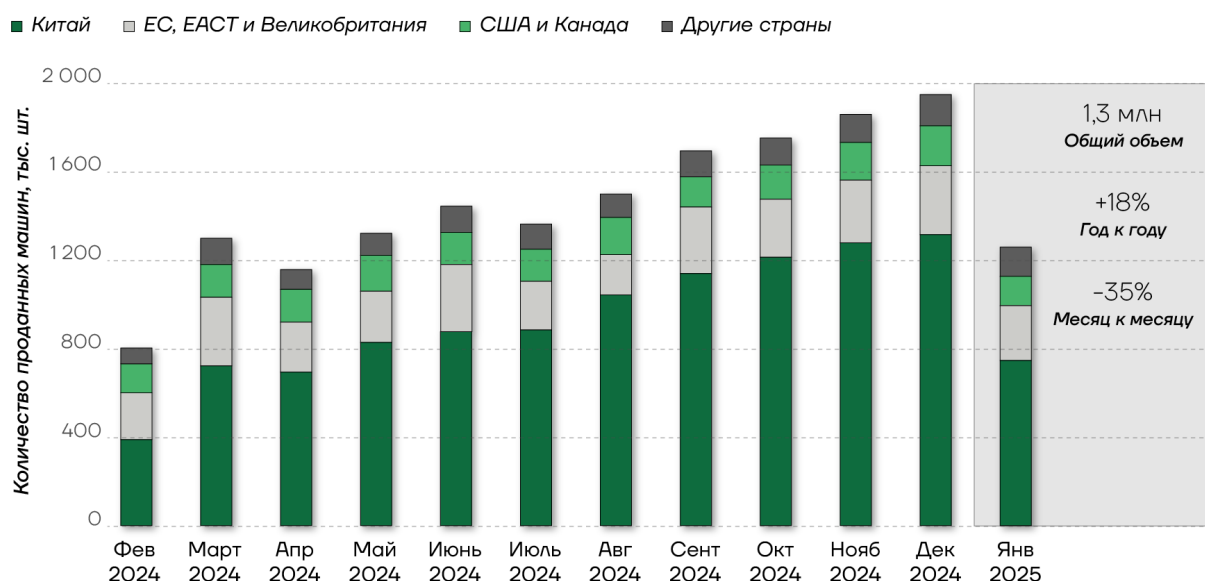
Март 2025

- Внутри сегмента автомобилей на новой энергии (NEV) наблюдается трансформация: в некоторых регионах полноценные электромобили уступают гибридам.
- Объем продаж NEV в Китае вдвое превышает совокупные результаты всех остальных стран вместе взятых.
- Глобальные продажи NEV в январе превысили 1,3 млн.
- Сезонный спад не меняет общий тренд на стремительный рост, который наблюдается на всех ключевых рынках.

Сезонный фактор и сохранение тренда

В этом материале мы рассмотрим результаты продаж в 2024-м и январе 2025 года как отправную точку для формирования среднесрочного прогноза. По данным Rho Motion, мировые продажи NEV (этот показатель учитывает продажи полноценных электромобилей и подключаемых гибридов, то есть EV+PHEV) в количественном выражении по итогам прошлого года превысили 17 млн, поставив новый рекорд. В январе 2025 года они достигли 1,3 млн. По сравнению с тем же периодом 2024 года рост составил 18%. В то же время, в сравнении с новым максимумом, достигнутым в декабре 2024 года, количество проданных автомобилей снизилось на 35%. Подобная динамика наблюдается на всех ключевых рынках.

ДИНАМИКА ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА NEV



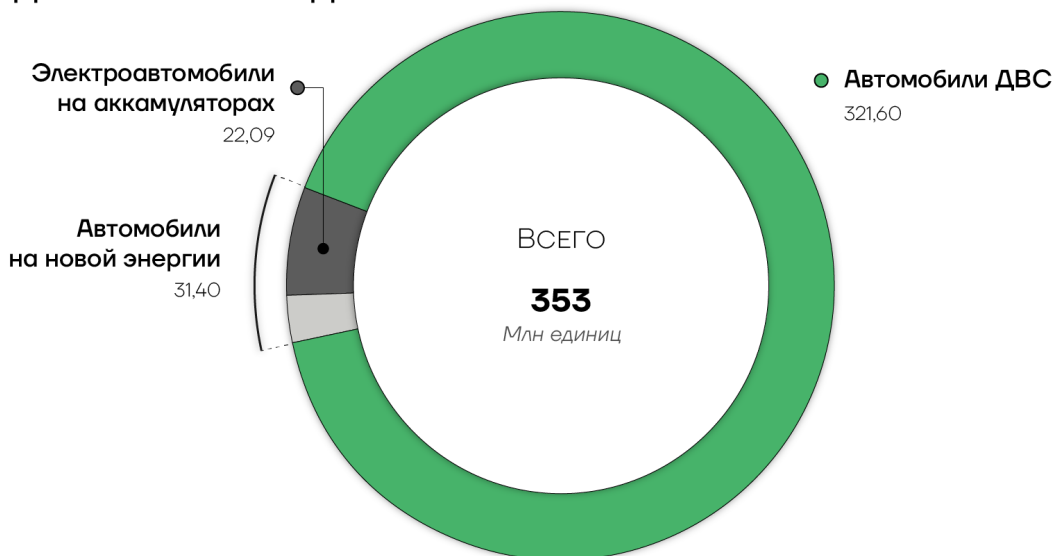
Источник: Rho Motion

Основной причиной спада в месячном исчислении стал сезонный фактор. Наиболее ярко он выражен в Китае, где продажи обычно разгоняются в марте после длительного празднования «лунного нового года», что наблюдалось и в 2024 году.

КНР: ставка на гибриды

На основе анализа данных о развитии рынка электромобилей в Китае можно сделать вывод о существенной трансформации автомобильной отрасли страны. Наиболее значимым изменением стало значительное перераспределение структуры продаж в пользу электрифицированного транспорта. Продажи автомобилей с традиционными двигателями внутреннего сгорания в 2024 году сократились на 17% — с 14 до 11,6 млн единиц. Одновременно доля автомобилей с возможностью подключения к электросети, включая гибриды и аккумуляторные электромобили, превысила 41% от общих продаж легковых автомобилей.

СТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ПАРКА В КИТАЕ НА ДЕКАБРЬ 2024 ГОДА



Источник: Министерство общественной безопасности КНР

Особого внимания заслуживает ситуация с гибридными автомобилями типа plug-in (PHEV). На примере компании BYD можно увидеть, что если продажи чистых электромобилей (BEV) за год выросли умеренно — на 12% до 1,76 млн единиц, то продажи PHEV показали рост на 73% до 2,49 млн единиц. Ключевым преимуществом подключаемых гибридов является их универсальность. Можно как заряжать их, так и заправлять топливом. Кроме того, такие

автомобили лучше подходят для долгих поездок. Ситуация может измениться, когда стартуют продажи EV с твердотельными батареями. Такие аккумуляторы можно будет быстрее заряжать, объем хранимого заряда также увеличится.

В данный момент конкуренция между полноценными электромобилями и подключаемыми гибридами является одним из внутренних рисков автомобильного рынка КНР. Резкий рост популярности PHEV может снизить интерес к EV до того, как на рынке появятся твердотельные батареи, сократив инвестиции. Вторым внутренним риском является зависимость от государственной программы trade-in, которая побудила многих водителей купить новые машины, но может быть свернута.

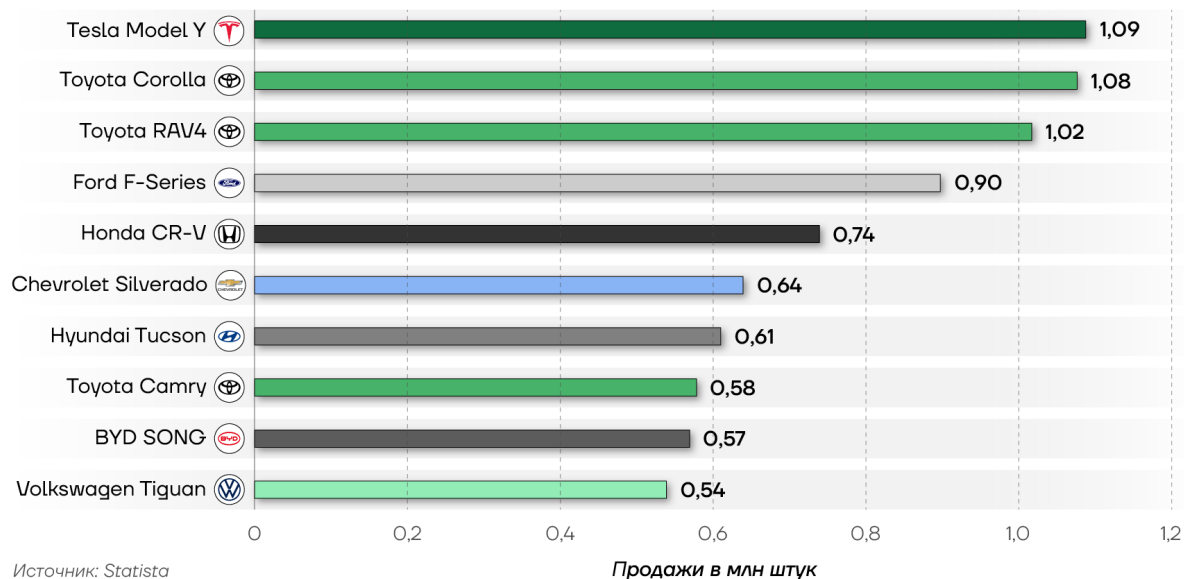
Американский рынок: низкая база и проблемы Tesla

Несмотря на внушительный рост в годовом выражении (+22%), рынок NEV США и Канады по-прежнему в несколько раз уступает по объему китайскому. В то время как ежемесячные продажи автомобилей на новой энергии в Китае приблизились к отметке 800 тыс. штук, в Северной Америке за январь дилеры реализовали лишь 130 тыс. таких машин.

Фактором поддержки выступает федеральная налоговая субсидия в размере до 7,5 тыс. долл. Однако критерии ее получения были ужесточены. Также американский рынок укрепляет протекционистская политика Дональда Трампа, нацеленная на искусственное ограничение присутствия иностранных брендов.

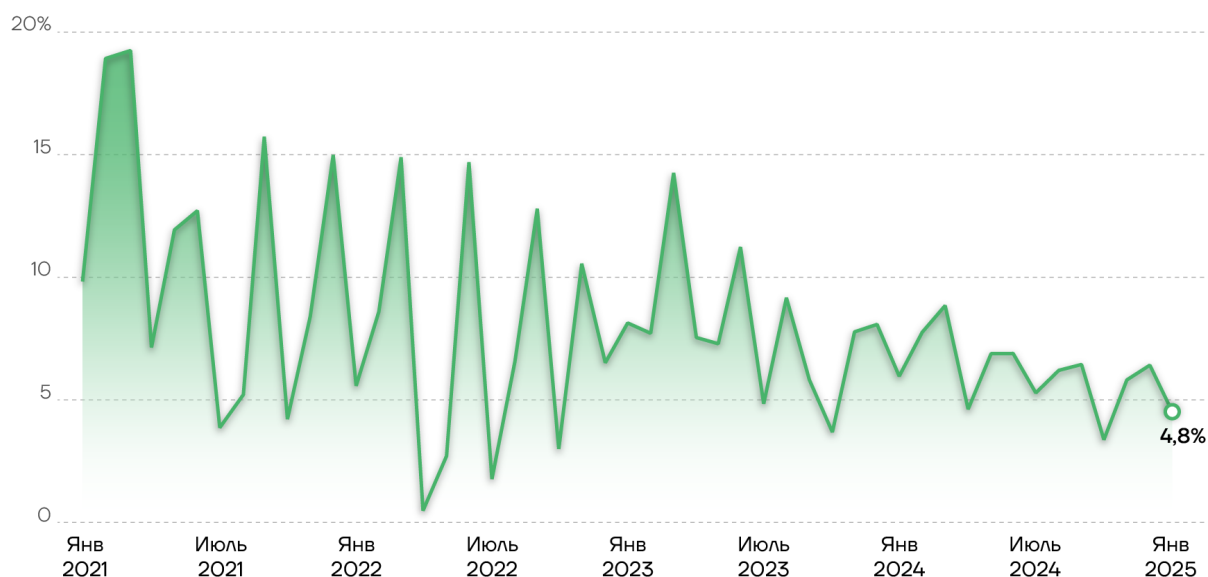
Отдельно стоит рассмотреть пример крупнейшего производителя из США — компании Tesla. В 2024 году Model Y стала самым популярным автомобилем в мире. Однако, в первую очередь, за счет продаж в Китае.

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ В МИРЕ В 2024 ГОДУ



Проблема Tesla заключается в том, что ее доля на китайском рынке постепенно сокращается. В 2024 году Илон Маск признал, что его бренд перестал быть номером один на рынке электромобилей, уступив это место BYD. И несмотря на глобальный успех Model Y, очевидно, что потеря рынка КНР для Tesla более чувствительна, чем рост где-либо еще, в том числе — на сравнительно небольшом рынке США.

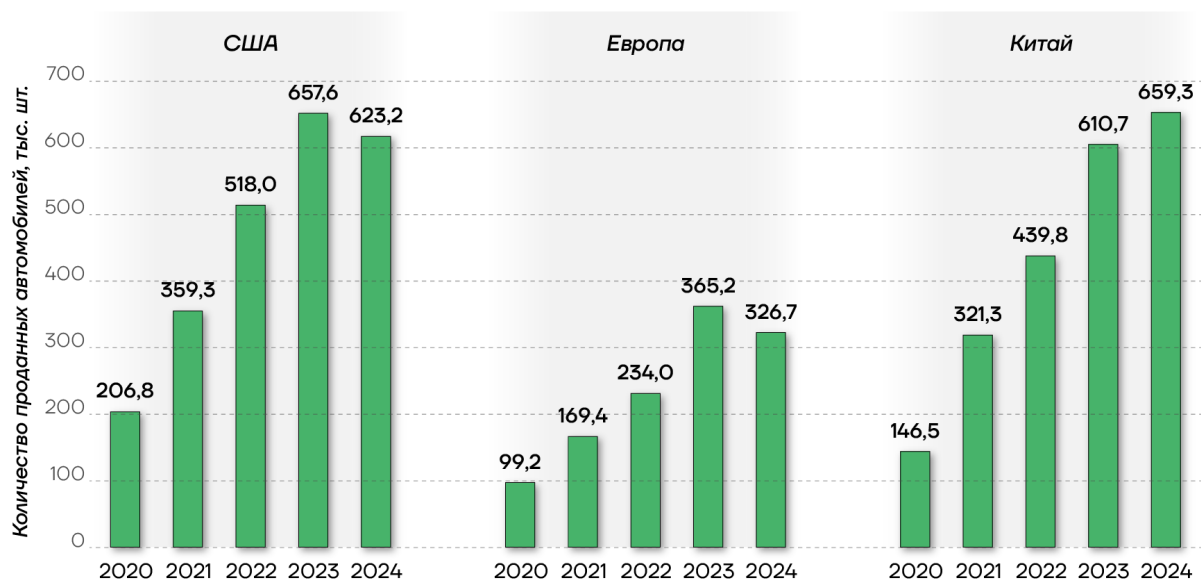
ДОЛЯ TESLA НА РЫНКЕ NEV КНР



Еще одной проблемой остается опора всего на две массовые модели — Y и 3. Так, в 4 квартале 2024 года Tesla удалось продать по всему миру 471,9 тыс. таких EV. В то же время, другие представители линейки — Model X, S, и Cybertruck обеспечили лишь 23,6 тыс. продаж. Особенно чувствителен провал пикапа Cybertruck, который Tesla тщательно пытается скрывать, не публикуя статистику отдельно для этой модели.

По мысли Илона Маска, Cybertruck должен был совершить революцию на американском рынке пикапов. Отметим, что именно этот тип автомобилей традиционно держится в топе продаж в США. Однако революции не произошло. В результате мы наблюдаем, что именно Китай остается единственной надежной опорой для положительной динамики продаж Tesla. Спад по итогам 2024 года наблюдался не только в Европе, но и на «родном» рынке — в США.

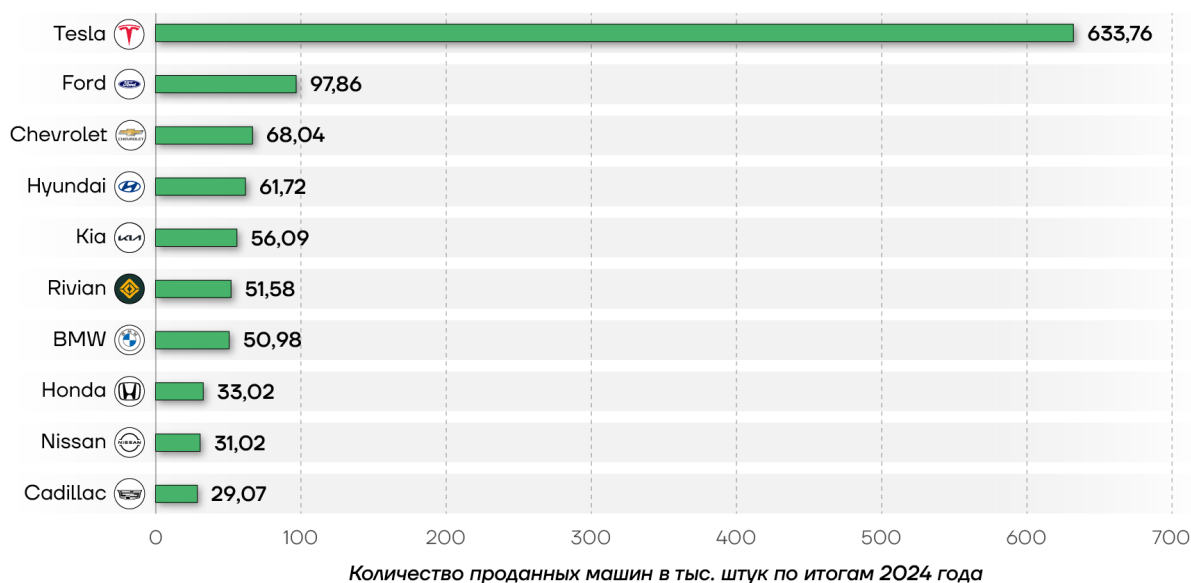
ПРОДАЖИ TESLA ПО РЕГИОНАМ



Источники: Troy Teslike, расчеты ИИМР

По данным Nasdaq, доля электромобилей на американском рынке достигнет 13,5% по итогам 2025 года, при этом к 2030-му она вырастет до 40%, что можно назвать достаточно скромным результатом в сравнении с динамикой в КНР. Особенностью США остается доминирование полноценных электромобилей в структуре продаж автомобилей на новой энергии. Доля таких машин в 2025 году достигнет 82,5%, что во многом объясняется популярностью Tesla.

ПРОДАЖИ EV В США ПО БРЕНДАМ

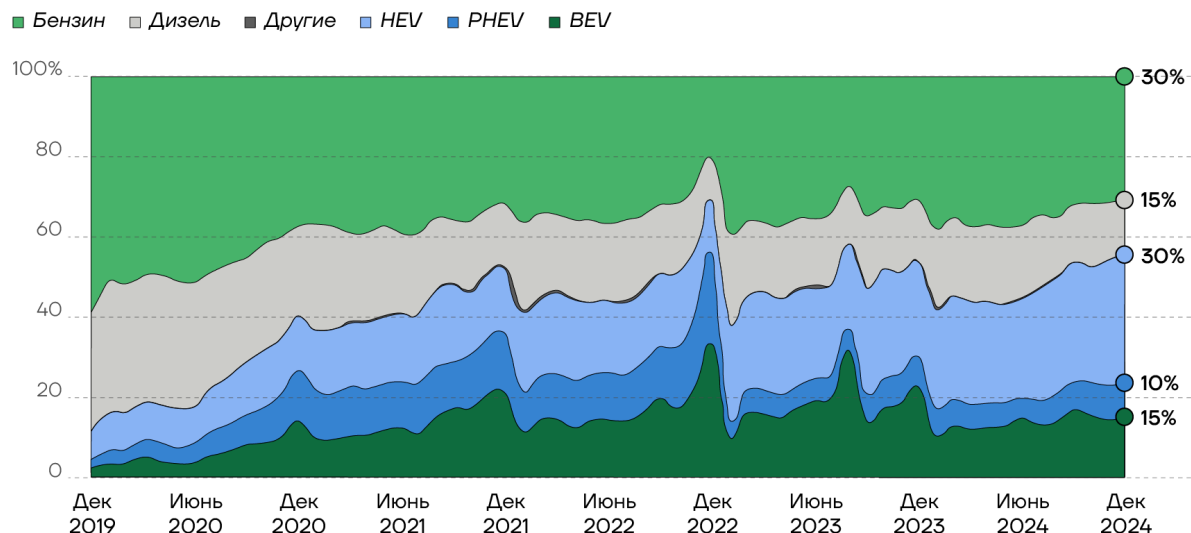


Источник: Statista

Европейский рынок: требования регуляторов и дорогая энергия

Общий объем европейского рынка NEV с учетом продаж в ЕС, Великобритании и странах Европейская ассоциация свободной торговли в январе в количественном выражении достиг 250 тыс. штук. Таким образом, продажи в Европе вдвое превышают результаты США и Канады, однако почти втрое ниже, чем в КНР. Стоит отдельно рассмотреть ситуацию на крупнейшем рынке Европы — ФРГ.

Доля автомобилей с различными типами двигателей на рынке ФРГ



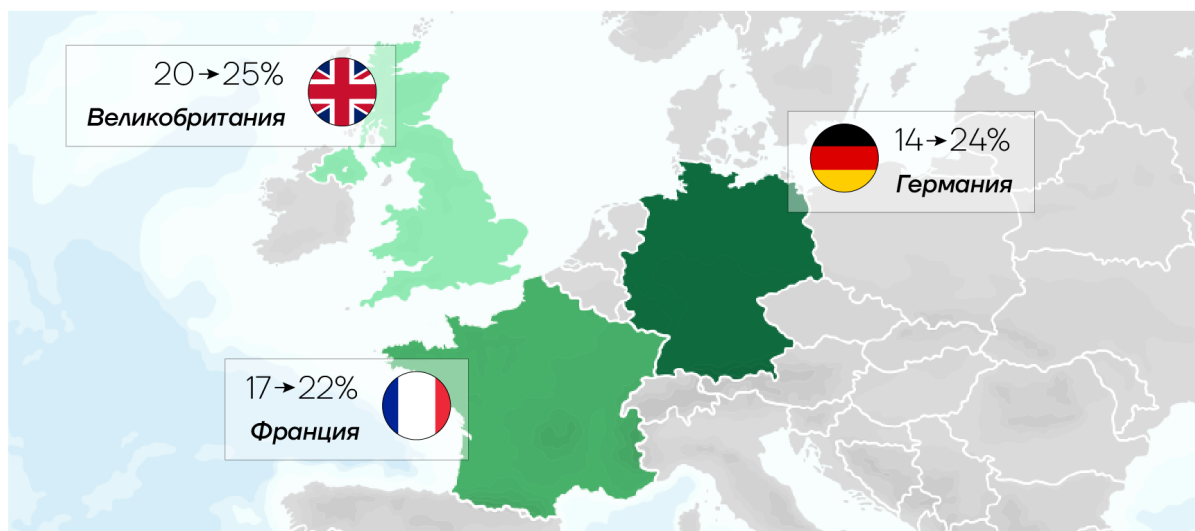
Источник: Федеральное автомобильное агентство Германии (КВА)

Приведенный выше график демонстрирует, что динамика европейского рынка в корне отличается от китайской. Здесь существенную долю рынка получили NEV («мягкие» или неподключаемые гибриды). Также обратим внимание на наметившуюся в конце 2024 стагнацию в сегменте полноценных электромобилей и подключаемых гибридов. Причины заключаются как в особенностях спроса (немецкие автобаны плохо подходят для электромобилей, которые быстро разряжаются на высоких скоростях), так и в наборе представленных моделей. Отдельно стоит упомянуть проблему высоких тарифов на электричество, которые снижают привлекательность электромобилей в сравнении с бензиновыми и гибридными аналогами.

При этом продажи китайских марок в ЕС остаются под давлением. Такая ситуация наблюдается не только в сегменте NEV, но и в сегменте автомобилей с двигателем внутреннего сгорания. Сказываются протекционистские меры со стороны Европы. Так, продукция одного из крупнейших автопроизводителей из КНР – SAIC – облагается дополнительным импортным сбором в размере 45,3%. На фоне таких протекционистских мер общий объем рынка продолжает расти.

ПРОГНОЗ ПО РОСТУ РЫНОЧНОЙ ДОЛИ NEV В ЕВРОПЕ

В 2024 - 2025 годах



Источники: EAFO, SMMT, VDA, ACEA

Отдельным фактором, меняющим композицию рынка в Европе, стали требования регуляторов. Стремление автопроизводителей вписаться в установленные нормативы по выбросам в атмосферу поддерживает развитие сегмента

NEV. Однако в отдельных странах мы наблюдаем, как дополнительные меры регулирования могут резко изменить динамику. Так, продажи автомобилей на новой энергии во Франции в январе снизились на 52% в месячном и на 15% в годовом исчислении. Причиной стал пересмотр налогообложения и последующий рост налогов на массу для подключаемых гибридов. Ставка такого налога зависит от того, сколько весит автомобиль, для EV предусмотрены льготы. Таким образом, внутренним риском для рынка автомобилей на новой энергии в Европе остается внутреннее регулирование.

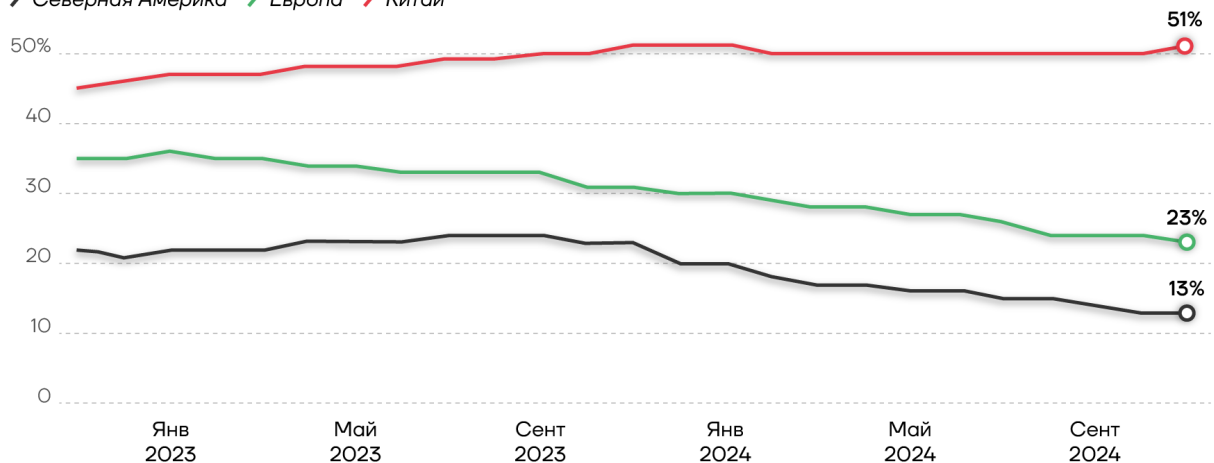
Стагнация производства в Европе и США: помогут ли тарифные войны?

Согласно оценкам Bernstein, планы выпуска электромобилей были пересмотрены в сторону снижения на 50% в США и на 29% в Европе.

ПРОГНОЗ ДОЛИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В ПОРТФОЛИО ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В 2025 ГОДУ

По месяцу прогноза

Северная Америка Европа Китай



Источник: IHS, Bernstein

Ключевым барьером для массового внедрения электромобилей и увеличения их доли в производстве остается высокая стоимость. По данным издания Transport and Environment, средняя цена электромобиля в Европе выросла с 40 тыс. евро в 2020 году до 45 тыс. евро в 2024 году, что значительно

превышает медианную сумму в 20 тыс. евро, с которой готовы расстаться европейцы согласно исследованию Европейской комиссии.

Вклад в себестоимость NEV в 2025 году будут вносить ограничения, которые вводятся на государственном уровне. В США это импортные пошлины на комплектующие и сырье из Мексики и Канады. В Европе — сокращение импорта энергии и сырья из России. Высокий уровень оплаты труда на предприятиях в США и ЕС также бьет по конкурентоспособности.

Тарифные войны, направленные на вытеснение китайских конкурентов с внутреннего рынка США и Европы в 2025 году, помогут этим стагнирующим регионам сохранить индустрию NEV, однако не решают проблему в долгосрочной перспективе.

В мае 2024 года США анонсировали импортную пошлину в размере 100% на ввоз китайских электромобилей. Также действуют заградительные тарифы для китайских аккумуляторов, критически важных минералов и других материалов. В ЕС рассматривается тариф 50% на импорт китайских машин на новой энергии. Уже сегодня в Европе действуют пошлины, уровень которых варьируется для каждого китайского бренда. Как мы отмечали ранее, для SAIC их совокупный размер превышает 45%. Кроме того, Европа и США угрожают тарифами друг другу. Вашингтон предлагает обложить пошлинами любой импорт электромобилей из-за рубежа, в ЕС уже действуют ввозные пошлины на продукцию Tesla, произведенную в КНР в размере 7,8%, и есть риск дополнительного ужесточения торговой политики в этой сфере.

Прогноз

Вопреки заявлениям европейских и американских экспертов, рынок NEV далек от стагнации. Это показывает динамика как в месячном, так и в годовом исчислении, причем рост продолжается во всех ключевых регионах.

В то же время, перераспределяются доли рынка внутри сегмента NEV.

Подключаемые гибриды становятся угрозой для полноценных электромобилей в Китае, в то время как Европа делает ставку на параллельные гибриды.

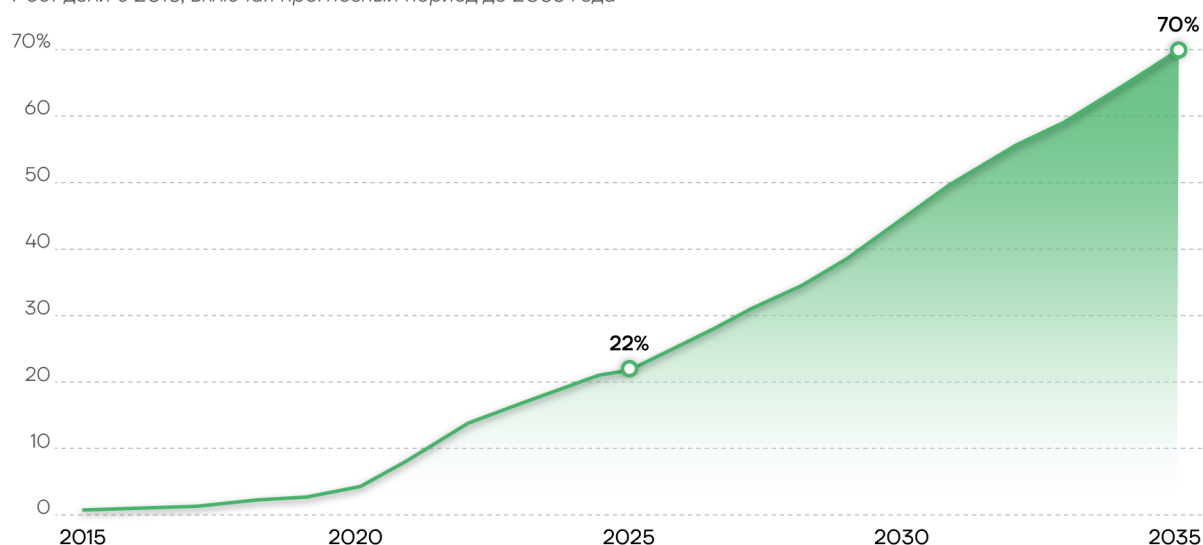
Проблемы наблюдаются, в первую очередь у самих европейских и американских производителей, которым трудно конкурировать с китайскими даже несмотря

на протекционизм, и добиваться высокой маржинальности продаж. На таком фоне ключевую роль сыграет сохранение мер налоговой поддержки, позволяющих США и Европе сдерживать цены на свои NEV.

Конкурентам Китая стоит найти баланс между сдерживанием брендов из КНР и выходом на новые перспективные рынки. Вслед за Китаем экспансию начинают другие азиатские компании, с которыми европейцам и американцам также придется конкурировать. Это такие бренды как вьетнамский VinFast, уже вышедший на рынок США.

ЭКСПАНСИЯ NEV НА ГЛОБАЛЬНОМ АВТОМОБИЛЬНОМ РЫНКЕ

Рост доли с 2015, включая прогнозный период до 2035 года



Источники: EV Volumes, расчеты ИИМР

Глобальный объем продаж автомобилей на новой энергии будет расти, и доля таких машин может достигнуть 22% уже в текущем году. Стоит отметить, что речь пока идет только о первичных продажах, в то время как мировой автопарк будет трансформироваться значительно медленнее.

Согласно прогнозным данным Statista, в текущем году объем глобального рынка автомобилей на новой энергии (этот показатель учитывает продажи полноценных электромобилей и подключаемых гибридов, то есть EV+PHEV) в денежном выражении вырастет до 828,6 млрд долл. К 2029 году он превысит 1,1 трлн долл, что соответствует среднегодовому показателю роста около 7%.

В 2025 году не ожидается существенной просадки глобальной выручки производителей NEV на фоне тарифных войн, так как ключевым рынком остается свободный от заградительных тарифов Китай. Здесь же находятся мощности

ведущих западных брендов, включая Tesla, в связи с чем полной изоляции КНР ожидать также не стоит.

«Черным лебедем» в тарифной войне могут стать ответные меры со стороны Китая, однако КНР вряд ли пойдет на такой шаг, так как делает ставку на экспорт, а не импорт автомобильной продукции. Вероятно, Пекин ограничится спорами с конкурентами в ВТО и ужесточением экспортной политики для отдельных материалов и комплектующих.

Выводы

- Рост рынка NEV в текущем году продолжится, несмотря на тарифные войны.
- Проблемой для американских и европейских производителей электромобилей остается низкая маржинальность.
- КНР не будет проводить изоляционистскую торговую политику на рынке NEV.
- Общим риском для ключевых рынков автомобилей на новой энергии является зависимость от государственных программ поддержки.
- Бренды из Юго-Восточной Азии станут новыми конкурентами американских и европейских марок на фоне тарифной войны с Китаем.