

☑ **Рынок в 2023 году находился в фазе бурного роста, а модельный ряд высоко сконцентрирован на отечественном и китайском автопроме. Однако эффект низкой базы 2022 года, значительный рост цен, инфляционные ожидания и сохранение высокой ключевой ставки создает предпосылки для перехода в 2024 году в фазу плато.**

☑ **Резюме**

- В 2023 году автомобильный рынок России показывает существенное повышение уровня продаж новых легковых автомобилей. Это связано в том числе с эффектом низкой базы 2022 года. В 2023 году по отношению к 2022 году наблюдается рост за период январь – ноябрь на +64,9%, а в сравнении с 2021 годом за тот же период снижение до -40%.
- За 11 месяцев 2023 года в России было реализовано 939 254 новых легковых автомобиля – на 64,9% больше, чем за тот же период прошлого года. Лидером продаж являются автомобили марки LADA (доля на рынке порядка 30%), остальные ключевые марки – китайские, где основные игроки CHERY и HAVAL.
- Средневзвешенная цена нового легкового автомобиля в России по итогам трех кварталов 2023 г. составила 2,9 млн руб., что на 23% больше к тому же периоду прошлого года. Для сравнения, в 2022 году средняя цена автомобиля равнялась 2,29 млн, а по итогам 2020 года средний показатель составлял менее 1,68 млн руб. При этом пик цены наблюдался в августе, сентябре 2023 года.
- Рынок легкого коммерческого транспорта растет на протяжении года. В ноябре 2023 года реализовано 9 493 автомобиля, что на 4% выше продаж октября и выше 49% прошлого года. Лидеры по маркам: ГАЗ (порядка 53% доля), УАЗ, Sollers и LADA.
- Объемы реализации тяжелой коммерческой техники снижаются три месяца подряд. В ноябре отмечается снижение на 5% в сравнении с октябрём, но рост с прошлым годом до 54%. Лидером является КАМАЗ (доля порядка 21%) и китайские бренды Shacman, FAW, Sitrak и Dongfeng.
- За 11 месяцев 2023 год – в целом, продано 5,27 млн штук подержанных легковых автомобилей. Это на 20% больше результатов прошлого 2022 года. Растущий тренд на протяжении года, однако в ноябре 2023 отмечено замедление – на 6,3% меньше, чем месяцем ранее, и на 0,5% ниже результата ноября прошлого года. Топ пять лидеров по количеству продаж за 11 месяцев 2023 года: Lada, Toyota, Kia, Hyundai, Nissan. Суммарно они составляют 2,65 млн штук, что составляет 50% от общего объема ключевых продаж
- Средняя цена подержанного легкового автомобиля в декабре 2023 года достигла 1,6 млн рублей, что на около 22% выше цен прошлого года в данном периоде.
- По прогнозам НРА, продажи новых легковых автомобилей в 2023 году составит около 1 млн новых машин. В 2024 году достичь уровня продаж 2021 года не удастся, рост вряд ли составит более 20%. Причины: высокие цены на автомобили, сохранение высокой ключевой ставки, санкционная политика, волатильность курса рубля.

## Подводим итоги 2023 года. Характерными чертами автомобильного рынка стали:

- В 2023 году автомобильный рынок России показывает существенное повышение уровня продаж новых легковых автомобилей. Это связано в том числе с эффектом низкой базы 2022 года.
- В дальнейшем рост может сглаживаться.
- В 2022 году автомобильный рынок сократился на -58,7%, или на около 900 тыс единиц проданных новых автомобилей, по сравнению с 2021 годом.
- В 2023 году по отношению к 2022 году наблюдается рост за период январь – ноябрь на +64,9%, а в сравнении с 2021 годом за тот же период снижение до -40%. (приложение, рис.1.)

Рис.1.



\*Источник: Автостат

## Растущий тренд продаж новых легковых и легких коммерческих автомобилей

По данным аналитического агентства «Автостат», за 11 месяцев 2023 года в России было реализовано 939 254 новых легковых автомобиля – на 64,9% больше, чем за тот же период прошлого года. Лидером продаж являются автомобили марки LADA (доля на рынке порядка 30%), остальные ключевые марки- китайские, где основные игроки CHERY и HAVAL. (табл. 2).

НРА отмечает, что рынок показывает положительную динамику, при этом присутствуют сдерживающие факторы, такие как рост в 2023 году и высокое значение ключевой ставки (16%), что делает менее доступным автокредитование за счет его удорожания, а также увеличение утилизационного сбора, что в итоге влияет на цену, а также сам факт уже высоких цен на автомобили.

С осени продажи начали замедляться: в сентябре прибавка к предыдущему месяцу составила всего 0,6%, в октябре — 1,7%, а в ноябре динамика оказалась уже в отрицательной зоне. Так, было отмечено замедление продаж в ноябре 2023 года-реализовано 109 706 легковых машин. По сравнению с октябрём спрос уменьшился на 2,3%. При этом, в декабре 2023 года продажи оживились, но, преимущественно, в сегменте автобусов и легкого коммерческого транспорта.



Доля % рынка новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России ( январь - сентябрь )		
ТОП -5 бренд/марка	2023	2022
LADA	31,9%	23,2%
CHERY Group	19,3%	5,6%
CHERY	11,4%	4,0%
EXEED	3,8%	1,7%
OMODA	4,1%	0,0%
GWM Group	10,1%	3,9%
HAVAL	9,7%	3,8%
Great Wall	0,5%	0,1%
Tank	1,0%	0,0%
GEELY	7,6%	2,7%
ГАЗ ком. Авто	4,9%	4,8%
KIA	1,2%	10,7%
HYUNDAI Group	0,2%	9,6%

\* данные пресс-релиза АЕБ по информации от АО ППК, расчеты НРА

Табл.2.

\* Источник: Автостат

Рынок легкого коммерческого транспорта растет на протяжении года. В ноябре 2023 года реализовано 9 493 автомобиля, что на 4% выше продаж октября и выше 49% прошлого года. Лидеры по маркам: ГАЗ (порядка 53% доля), УАЗ, Sollers и LADA.



Объемы реализации тяжелой коммерческой техники снижаются три месяца подряд. В ноябре отмечается снижение на 5% в сравнении с октябрём, но рост с прошлым годом до 54%. Лидером является КАМАЗ (доля порядка 21%) и китайские бренды Shacman, FAW, Sitrak и Dongfeng.

НРА отмечает интересный факт по статистке от Ассоциации европейского бизнеса (далее- АЕБ) и АО «ППК»<sup>1</sup>, существенная разница в данных которых, говорит о сильном влиянии продаж через альтернативные каналы<sup>2</sup>.



Так, например, по данным АЕБ, уровень продаж августа 2023 г. вырос на 42,3% или на 17 634 штук по сравнению с августом 2022 г. и составил 59 332 автомобиля. По данным январь – август 2023г в сравнении с 2022 г. снижение -4,3%.



Тогда как по информации, предоставленной АО «ППК», в августе 2023 г. наблюдался рост на 131,5%, или на 63 198 штук по сравнению с августом 2022 года, и составил 111 272 автомобиля. За январь-август рынок вырос на 29,5%.



Такая же ситуация и по данным январь – июль 2023 г. Структура продаж по маркам автомобилей изменилась, но в лидерах по-прежнему LADA. ТОП- 5 брендов в 2023 году составляют LADA, CHERY Group, GWM Group (Haval), Geely и ГАЗ ком. Авто. (табл. 2)

<sup>1</sup> АО «ППК» («Паспорт промышленный консалтинг») – совместного предприятия АО «Электронный паспорт» и ООО «АВТОСТАТ».

<sup>2</sup> АЕБ ведет статистику, опираясь на данные автопроизводителей и официальных импортеров, а данные АО «ППК» о продажах новых транспортных средств на основе данных об их передаче владельцам.

## ✓ Рост вторичного рынка по автомобилям с пробегом с предпосылками замедления

1. По данным агентства «Автостат», итоги 11 месяцев 2023 год – в целом, продано 5,27 млн штук подержанных легковых автомобилей. Это на 20% больше результатов прошлого 2022 года.

2. Растущий тренд на протяжении года, однако в ноябре 2023 отмечено замедление – на 6,3% меньше, чем месяцем ранее, и на 0,5% ниже результата ноября прошлого года.

Пик продаж пришелся на летний месяц (551,3 тыс. шт). В нынешнем году б/у машин меньше, чем в ноябре, было куплено только в январе и феврале (менее 400 тысяч за каждый месяц).

3. В ноябре 2023 года марки ТОП-10 имеют отрицательную динамику по отношению к предыдущему месяцу (в диапазоне от -2% до -10%), а в сравнении с годом ранее в плюсе только такие марки, как LADA, Chevrolet. Минимальна просадка в ноябре наблюдается по маркам LADA, Renault.

4. ТОП – 5 лидеров по количеству продаж за 11 месяцев 2023 года: Lada, Toyota, Kia, Hyundai, Nissan. Суммарно они составляют 2,65 млн штук, что составляет 50% от общего объема ключевых продаж. (табл.3.)

## ✓ ТОП-10 МАРК НА РЫНКЕ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ (шт.)

№	Марка	Ноябрь 2023	Октябрь 2023	Ноябрь 2022	Изм. нояб./окт., %	Изм. нояб./нояб., %	11 мес. 2023	11 мес. 2022	Изм., %
1	LADA	111 148	113 749	105 234	-2,3	5,6	1 156 445	1 063 663	8,7
2	Toyota	50 416	55 788	53 290	-9,6	-5,4	623 833	487 809	27,9
3	Kia	24 698	26 502	24 863	-6,8	-0,7	296 477	233 984	26,7
4	Hyundai	24 247	26 148	25 581	-7,3	-5,2	292 535	242 654	20,6
5	Nissan	22 732	25 044	23 730	-9,2	-4,2	276 601	227 234	21,7
6	Volkswagen	19 603	20 823	20 501	-5,9	-4,4	231 127	186 044	24,2
7	Chevrolet	17 979	19 126	17 687	-6,0	1,7	197 536	172 460	14,5
8	Renault	16 007	16 707	16 977	-4,2	-5,7	182 737	165 226	10,6
9	Ford	15 901	16 934	16 361	-6,1	-2,8	185 206	151 708	22,1
10	Honda	14 281	15 561	14 524	-8,2	-1,7	181 941	132 518	37,3
	<b>Всего по РФ</b>	<b>458 082</b>	<b>489 115</b>	<b>460 306</b>	<b>-6,3</b>	<b>-0,5</b>	<b>5 273 272</b>	<b>4 397 883</b>	<b>19,9</b>

\* Источник: Автостат

## ✓ Удорожание автомобилей во всех сегментах

1. Средневзвешенная цена нового легкового автомобиля в России по итогам трех кварталов 2023 г. составила 2,9 млн руб., что на 23% больше к тому же периоду прошлого года. Для сравнения, в 2022 году средняя цена автомобиля равнялась 2,29 млн, а по итогам 2020 года средний показатель составлял менее 1,68 млн руб. При этом пик цены наблюдался в августе, сентябре 2023 года. (рис.2.)



Рис.2.

\*Источник: Автостат, расчеты НРА

- 2. Высокие цены на китайские автомобили, что делает вынуждено более привлекательным отечественный автопром.
- 3. Средняя цена подержанного легкового автомобиля в декабре 2023 года достигла 1,6 млн рублей, что на около 22% выше цен прошлого года в данном периоде.

#### Наличие государственной поддержки российского автопрома.

По мнению НРА, сдерживающими факторами развития российского автопрома являются, в основном, недостающие компетенции, недостаток автокомпонентов в условиях санкций, конкуренция с китайским автопромом.

1. Постановлениями Правительства РФ 31 октября и 1 ноября 2023 г. принято решение увеличить скидку на покупку российских электромобилей в рамках программы льготного автокредитования с 25 до 35%, а также расширить число категорий граждан, которые могут участвовать в этой программе. В программе участвуют автомобили производства АвтоВАЗа, УАЗа, ГАЗа, Haval (произведённые на заводе в Тульской области), а также электромобили Evolute и «Москвич Зе». Базовая скидка на автомобиль в рамках программы составляет 20%, для жителей Дальнего Востока – 25%. На электромобили теперь она будет составлять 35%, но не более 925 тыс. рублей.
2. Выделение дополнительных средств на финансирование проектов автопрома.

- Правительство РФ планирует выделить Фонду развития промышленности (далее- ФРП) дополнительные 39 млрд рублей на поддержку производства автокомпонентов и проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР)<sup>3</sup>.

1. Ранее сообщалось о выделении 15 млрд рублей на субсидирование льготных займов ФРП для проектов по локализации автокомпонентов.

НРА отмечает явный тренд на усиление технологического суверенитета автомобильной промышленности. Цель – гарантировать бесперебойную работу конвейеров и локализация внутри страны производства максимально возможного количества автокомпонентов.

- Консолидация активов на рынке. Покинув в 2022- 2023 гг. российский рынок, европейские, корейские и американские бренды освободили ниши для стремительно растущего представительства китайского и отечественного автопрома.

При этом, вымывание на рынке продолжается через разные механизмы. Так, в 2023 года наблюдалось:

1. Зарубежные автомобильные концерны стали блокировать новинки, ввезенные в Россию после прекращения работы в стране. Отключение от ПО отмечено по брендам BMW, Mercedes и Renault.

2. Южная Корея расширяет перечень товаров, запрещенных к ввозу в Россию и Беларусь. Под запрет в том числе попадают модели корейского автопрома: Hyundai Tucson или Hyundai Santa Fe, Kia Sorento или Kia Sportage. Есть мнения от экспертов рынка, что запрет со стороны корейского правительства не сильно отразится на ввозе в Россию: маршруты доставки через страны Евразийского экономического союза (ЕАЭС) уже отработаны.

<sup>3</sup> [Фонд развития промышленности получит 39 млрд руб. на проекты в автопроме \(interfax.ru\)](https://interfax.ru)



## Усиление китайских позиций на авторынке России

Расширение модельного ряда, тенденция к началу сборки китайских моделей на заводах в России или открытие своих производственных проектов. Сдерживать это развитие могут вторичные санкции со стороны Запада.

По подсчетам агентства «Автостат», общее число марок из КНР, присутствующих официально в России, достигает 35, из которых 19 новых в 2023 году – BAIC, Haima, Hongqi, Jetour, Kaiyi, Livan, Jetta, SWM, TANK, JAECOO, ORA, Wey, AITO, Forthing, Lixiang, Rising, Venucia, Voyah, Skywell.

Китайские партнеры ставят амбициозные цели по количеству продаж автомобилей в 2024 году – свыше 1 млн штук.

НРА отмечает, что для обеспечения продолжения спроса продаж нужно понижать цены, чтобы сделать машины более доступными. В настоящем, поддержку оказывает автокредитование.



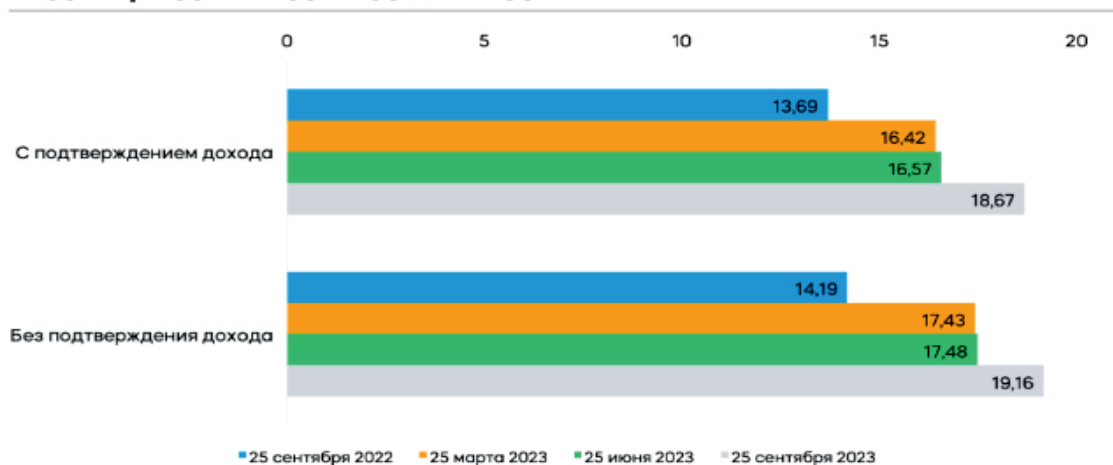
## Автокредитование как поддержка спроса и доступности автомобиля в 2023 году

По данным Национального бюро кредитных историй (далее- НБКИ), объем выданных за 11 месяцев 2023 г. автокредитов составил рекордные для сегмента 1,13 трлн руб. Это соответствует выдачам за весь 2021 год и значительно превышает результаты 2022 года. При этом, в количественном выражении текущие выдачи меньше данных 2021 года: за 11 месяцев 2023 года заключено банками порядка 800 000 сделок, что на 14% меньше того же периода два года назад (порядка 930 000 кредитов) и на 60% выше результатов 2022 года.

По мнению НРА, рост автокредитования обусловлен несколькими факторами: рост цена на автомобили, эффект низкой базы 2022 года и реализация отложенного спроса, стремление купить авто до подорожания, учитывая прогнозы по росту ключевой ставки. В октябре 2023 года средний размер выданных автокредитов на новые автомобили и автомобили с пробегом составил 1,56 млн руб. Эта средняя сумма на 4,5% выше по сравнению с сентябрем 2023 года (1,49 млн руб.). Однако, в ноябре 2023 года наблюдается снижение в количественном и рублевом выражении, что связано с реализацией эффекта роста ключевой ставки и удорожанием кредитов (еще в июле 2023 года ставка была 7,5%, на декабрь 2023 года – 16%). (рис.3).



### Средняя ставка по автокредитам в разрезе способа подтверждения дохода, % годовых



Источник: Банки.ру

© Банки.ру, 2023

Рис. 3



НРА предполагает, что снижение объемов на рынке автокредитования в ближайшие месяцы может стать устойчивым трендом, в том числе за счет переориентации на более дешевые автомобили, а также отложенный спрос в ожидании снижения ключевой ставки и снижения цен на авто. Однако, в целом, в 2024 году автокредитование будет также поддерживать объем продаж по рынку.

- НРА отмечает, что рынок может изменить характер развития, а именно: преимущественно с количественного роста в объемах продаж на расширение новых брендов и модельного ряда уже присутствующих игроков рынка:
  - расширение линейки китайских брендов
  - корпорация «АвтоВАЗ» намерена активно обновлять модельный ряд бренда LADA в ближайшие годы. Глава Минпромторга РФ, Денис Мантуров, заявил, что до 2026 года будет запущено производство трех новых моделей LADA
  - по словам президента АВТОВАЗа, Максима Соколова, АВТОВАЗ выпустит в 2024 году до 500 тысяч автомобилей LADA., а до 2030 года 12 новых моделей
  - «Москвич» в 2024 году собирается выпустить 50 тыс. автомобилей, а также представить новый семейный кроссовер «Москвич 8»
  - выход на российский рынок иранской компании SAIPA, начало поставок в Россию не только седаны и хетчбэки, но и пикапы с коммерческими автомобилями



### Прогнозы начали сбываться

Сбывается оптимистичный прогноз аналитического агентства «Автостат», который был скорректирован в сторону улучшения в августе 2023 года.

Так, в оптимистичном варианте по итогам 2023 года показатель в 1 млн новых машин (это +60% к 2022 году), а ранее было до 850 тыс. единиц. В базовом сценарии – 930 тысяч проданных автомобилей (+48%), а при неблагоприятном стечении обстоятельств (пессимистичная версия) – 840 тысяч единиц (+34%). Представлен прогноз на 2024 год в ноябре 2023 г.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> [Продажи новых легковых машин в 2024 году могут вырасти на 25% - Ведомости \(vedomosti.ru\)](https://www.vedomosti.ru)

☑ В агентстве просчитали три сценария:  
в пессимистичном сценарии продажи снизятся относительно прогнозных значений 2023 г. на 9% до 900 000 машин  
в базовом варианте рынок прирастет на 24% до 1,3 млн шт.  
при реализации оптимистичного сценария – рост сегмента составит 36% до 1,48 млн транспортных средств

☑ Прогноз Минпромторга по продаже суммарно около 1 млн машин на конец 2023 года был раньше иных участников, в июне 2023 г.  
В августе 2023<sup>5</sup> были озвучены прогнозы на долгосрочный период: «Объем продаж в 2026 году будет соответствовать среднегодовому объему продаж в 2015 – 2021 годах. Начиная с 2027 года рынок будет постепенно расти на 1% в год и в 2030 году выйдет на среднегодовой уровень 1,8 млн автомобилей в год, а к 2035 году – к объему продаж в 1,9 млн автомобилей в год».  
Изначально до июля 2023 г. у Ассоциации европейского бизнеса были более скромные прогнозы, чем 1 млн машин – на уровне 800 тыс. единиц. Однако, в июле 2023 году был обновлен прогноз – до 1 млн штук.

Интересен взгляд самих автопроизводителей на перспективы рынка.

☑ Так, по данным Коммерсантъ<sup>6</sup>, два крупных игрока рынка — Geely и АвтоВАЗ представили свои прогнозы продаж автомобилей в 2024 году в ходе Российско-китайского автопромышленного форума. Оценки у китайского и отечественного концерна разошлись:  
- Geely ожидает роста рынка на 28%, до 1,3 млн машин в 2024 году,  
- представитель LADA — на 15%, до 1,15 млн штук.

☑ НРА ожидает в 2024 году сохранение автомобильным рынком достигнутых результатов и работу над его дальнейшей нормализацией.  
Учитывая множество сдерживающих факторов (высокие цены на автомобили, сохранение высокой ключевой ставки, санкционная политика, волатильность курса рубля), достижение показателей 2021 года выглядит оптимистичным. Более реалистично – это незначительный рост до + 20% с пересмотром в середине 2024 года.

---

<sup>5</sup> [В Минпромторге ожидают восстановления авторынка с 2024 года | АВТОСТАТ \(autostat.ru\)](https://autostat.ru)

<sup>6</sup> [Несмотря на подорожание автомобилей производители ждут роста продаж на 10% в 2024 году продолжат расти \(kommersant.ru\)](https://kommersant.ru)



## ✔ **Электромобили в России: признак высокого статуса, а не демонстрация ответственного потребления**

**Электромобиль в России является роскошью, а не средством передвижения и, тем более, не символом ответственного потребления.** Сохранению статуса «роскоши» способствует его высокая цена при существенной стоимости владения, а также низкая надежность аккумуляторных батарей при продолжительном времени заряда. Для перевода электромобилей в предмет «массового» потребления необходимо появление в стране «бюджетного сектора» этих товаров, что пока выглядит утопично. В свою очередь, для перевода этого товара в статус «ответственного потребления», необходимо выстроить ответственную цепочку по всей линейке – от производства самого автомобиля и выработки электроэнергии до утилизации техники.

✔ **В ушедшем 2023 году было продано более 14000 электромобилей, что демонстрирует на первый взгляд рекордный рост спроса – в 4.7 раза.** Но этот взрывной рост отражает лишь низкую базу: в 2022 году было продано всего чуть более 3000 электромобилей. Отметим, однако, что спрос действительно стал расти: в 2021 году в России было продано всего 2254 электромобилей. В 2023 году на электромобили и гибридные автомобили пришлось примерно 3.5% рынка новых машин (электромобили заняли всего 1.3% рынка).

✔ **НРА ожидает, что прирост спроса, выраженный «трехзначными процентами» продолжится и в 2024 году, однако темпы прироста все же замедлятся.** В оптимистическом прогнозе в 2024 году в стране будет продано порядка 40,000–45,000 электромобилей, а прирост составит около 170%–200%. При этом российская промышленность должна «собрать» в этом году порядка 36,000 электромобилей. Тем не менее, доля электромобилей в общем объеме продаж новых автомобилей вряд ли превысит 2%.

**В базовом сценарии мы пока сохраняем пессимизм – продажи электромобилей в 2024 году составят около 30,000 автомобилей.** В последующие годы выход на цифры продаж выше 50,000–70,000 единиц в год возможен лишь при появлении «дешёвых» (в современных реалиях) версий электромобилей стоимостью до 2 млн руб. при условии роста плотности заправочной инфраструктуры.

✔ **По мнению НРА, владение электромобилем в России – это признак статуса владельца и отражение моды, а не приверженность ответственному потреблению.** Это объясняется высокой стоимостью электромобиля. «Модным» является приобретение электрических спорткаров из-за выдающегося времени разгона до 100км/ч, но массовым такой электромобиль стать не может. В среднем новый электромобиль обходится потребителю около 6 млн рублей, а медианная цена составляет около 8 млн рублей. Подержанный электромобиль будет стоить в среднем от 3 млн рублей. Добиться «бюджетной» цены будет «мешать» низкий курс рубля. По расчетам НРА, электромобили на 20%-30% дороже своих «собратьев» с двигателями внутреннего сгорания.

✔ **«Статусность» электромобилей также подтверждается высокой долей корпоративных покупателей в структуре спроса.** Доля корпоративных покупателей в этом сегменте в 2023 году приближалась к 30%, при этом более 70% такой техники у корпоративных покупателей приобретается в лизинг. Поэтому в России частный электротранспорт – это прерогатива крупных мегаполисов и признак топ-менеджеров крупных корпораций.

- ☑ **Стимулом для спроса являются субсидии Минпромторга:** предлагается компенсация 35% на приобретение российских электромобилей, но не более 925 000 рублей от стоимости. Субсидия уже действует и на нее могут претендовать физические и юридические лица. Для этого нужно заключить договор автокредитования или лизинга. Также, с 1 марта 2023 года владельцам электромобилей разрешили не платить за проезд по платным дорогам. Например, в Москве, Подмосковье и Санкт-Петербурге, на экологичные авто не распространяется транспортный налог. В Москве, Санкт-Петербурге и Новороссийске владельцев электрокаров освободили от оплаты парковочных мест. Однако эти стимулы не компенсируют высокую цену.
- ☑ **Другим сдерживающим спрос фактором в опросах чаще всего называют ненадёжное поведение большинства аккумуляторных батарей автомобилей при серьёзных морозах,** что актуально для 90% территории страны. Вторым сдерживающим фактором называют недостаточную плотность зарядных станций. Впрочем, в НРА мы считаем это ограничение стереотипом – сейчас в стране уже более 8 000 зарядных станций для электромобилей (для сравнения «традиционных» топливных заправочных станций мы насчитали около 27 000 единиц). Существенным ограничением скорее является долгое время зарядки: количество «быстрых» зарядных станций сейчас составляет около 1000 (заряжают за полчаса), а остальные зарядные станции «долгие» (время зарядки до 10 часов).
- ☑ **Росту числа зарядных станций будет способствовать государственные субсидии на их установку.** Так, максимальная субсидия составляет 60% от стоимости станции, но не более 1,86 млн рублей. Субсидия на технологическое присоединение зарядных станций к электросетям — 30%, но до 900 тысяч рублей. Важно, что эта мера поддержки распространяется не только на компании, но и на частных лиц. Росту плотности зарядных станций также способствуют и государственные компании. Например, «РусГидро» сейчас создает федеральную сеть быстрых зарядных станций для электромобилей в рамках проекта «Новый шелковый путь». В планах соединить сеть ЭЗС города и регионы от Москвы до Владивостока. Уже запущено около 300 заправок, а к 2025 году их количество увеличится до 500.
- ☑ **Переходу электромобиля в статус «ответственного потребления» препятствует сравнительно высокая стоимость владения им.** По расчетам НРА, стоимость владения электромобилем «средней» ценовой категории (около 3 млн. рублей), при пробеге в городе 30,000 км за год, составляет около 500,000 рублей в год при условии «заправки» его на зарядных станциях «вне дома». Эта величина сравнима со стоимостью владения бензиновым автомобилем того же класса (с учетом налога, страховки и технического обслуживания). При приобретении «статусного» электромобиля такого как Tesla Model Y, его обслуживание обойдется владельцу в сумму порядка одного миллиона рублей в год.

- Высокая стоимость приобретения и владения также препятствует росту спроса и на развитых рынках.** Причины охлаждения не уникальны: высокая стоимость как приобретения, так и владения даже с учётом субсидий. Появлению же бюджетных версий мешает геополитика, заключающаяся в нежелании допускать китайских производителей на развитые рынки. Например, интерес к электромобилям падает даже в Норвегии, которая ранее лидировала по продажам электрокаров в Европе (доля в продажах приближается к 90%). В Германии спрос на электромобили может снизиться на фоне отказа от субсидий на электромобили. Помимо Норвегии есть примеры отказа от использования таксопарков на электромобилях в США, так как дешевизна владением оказалась преувеличенной. В целом электротранспорт имеет право на существование и интерес к нему будет расти, но похоже, что ажиотажного спроса на него на развитых рынках ждать не стоит. Инновации должны быть направлены именно на снижение стоимости владения и удешевление ремонта.
- Охлаждение интереса к электромобилям также вызвано «отрезвлением» по поводу их повышенной экологичности.** Действительно, переход на электротранспорт снижает выбросы парниковых газов в городах, а ведь именно города являются ключевым источником загрязнения окружающей среды. Но это снижение выбросов сопровождается ростом выработки электроэнергии, которая в том числе генерируется с помощью «традиционного топлива». Растет нагрузка на электросети, поэтому во многих странах, где не так развита газовая или альтернативная электрогенерация распространённость электромобилей только ухудшает ситуацию с выбросами электростанций. В европейской части России такой проблемы нет, так как сжигание газа всё же менее вредный процесс, чем угольная генерация. Кроме того, утилизация аккумуляторов серьёзная проблема и хорошо решить её пока никому не удалось.
- Появлению «бюджетного» электромобиля могло бы способствовать производство техники в России.** Но пока страна не очень «интересна» для производителей даже из «дружественных стран» так как в ней практически отсутствует производство компонентов для них. Эту проблему не удалось решить и до 2022 года, а теперь её преодолеть ещё сложнее из-за санкций и «культуры отмены». Снижение господдержки сборщиков автомобилей на фоне возросших бюджетных трат, разрушение собственной промышленности по производству автокомпонентов после распада СССР не позволяет рассчитывать на скорое улучшение ситуации. НРА сохраняет пессимизм – преодолеть эти технические препятствия на ограниченном рынке в условиях санкций практически невозможно. Надежда лишь на размещение китайских производств автокомпонентов в России с постепенным обязательством поставлять их отечественным сборщикам.



**Из-за санкционных ограничений и вынужденного параллельного импорта, в продажах электромобилей в России ожидаемо лидируют китайские бренды (по расчетам НРА они занимают 90% всех продаж).** Несмотря на большое количество брендов электрокаров и гибридных автомобилей (мы насчитали их всего в 170), 70% продаж приходится на 30 моделей. Что интересно, четверть продаж приходится на бренд Zeekr, который официально не поставляет свои модели в Россию. Здесь наиболее популярен достаточно «небюджетный» Zeekr001 с ценой около 7 млн. рублей. Проблема Zeekr – это высокая стоимость и долгая продолжительность ремонтов. Почетное второе место занимает российский бренд Evolute (2020 штук), производимый на заводе «Моторинвест» (это локализация китайского бренда Dongfeng). В пятерку наиболее продаваемых входят также бренды Voayh, Volkswagen и, разумеется, Tesla. Хорошо находят своих покупателей бренды компаний Chery и Geely. Отставание в объемах продаж Москвича и АвтоВАЗ мы объясняем недостатком отечественных комплектующих, скорее всего рост продаж этих брендов ожидаем после 2026 года.

## КОНТАКТЫ И АВТОРЫ

### [Контакты для СМИ](#)

E-mail: [pr@ra-national.ru](mailto:pr@ra-national.ru)

### **СЕРГЕЙ ГРИШУНИН**

Управляющий директор Рейтинговой службы  
НРА

E-mail: [grishunin@ra-national.ru](mailto:grishunin@ra-national.ru)

### **ЗУХРА ГАНИШЕВА**

Аналитик-исследователь рейтингов  
устойчивого развития НРА

E-mail: [ganisheva@ra-national.ru](mailto:ganisheva@ra-national.ru)

### [Клиентская служба](#)

Тел. +7 (495) 122-22-55,

E-mail: [commercial@ra-national.ru](mailto:commercial@ra-national.ru)



115191, г. Москва, Гамсоновский пер., д.2, стр.7

тел./факс: +7 (495) 122-22-55

[www.ra-national.ru](http://www.ra-national.ru)

Ограничение ответственности Агентства

© 2023

Настоящий аналитический обзор создан Обществом с ограниченной ответственностью «Национальное Рейтинговое Агентство» (ООО «НРА»), является его интеллектуальной собственностью, и все права на него охраняются действующим законодательством РФ. Вся содержащаяся в нем информация, включая результаты расчетов, выводы, методы анализа и др., предназначена исключительно для ознакомления; их распространение любым способом и в любой форме без предварительного согласия со стороны ООО «НРА» и подробной ссылки на источник не допускается. Любые факты неправомерного использования интеллектуальной собственности ООО «НРА» могут стать основанием для судебного преследования. Единственным законным источником публикации документа является официальный сайт ООО «НРА» в информационно-телекоммуникационной сети Интернет по адресу: [www.ra-national.ru](http://www.ra-national.ru)

ООО «НРА» и любые его работники не несут ответственности за любые последствия, которые наступили у лиц, ознакомившихся с настоящим аналитическим обзором, в результате их самостоятельных действий в связи с полученной из него информацией, в том числе за любые убытки или ущерб иного характера, прямо или косвенно связанные с такими действиями. Вся содержащаяся в аналитическом обзоре информация представляет собой выражение независимого мнения ООО «НРА» на дату его подготовки на основе сведений и данных, полученных из источников, которые ООО «НРА» считает надежными. Любые сделанные в нем предположения, выводы и заключения не имели целью и не являются предоставлением рекомендаций по принятию инвестиционных решений и проведению операций на финансовых рынках или консультацией по вопросам ведения финансово-хозяйственной деятельности.

ООО «НРА» не несет ответственности за точность и достоверность сведений и данных, полученных из использованных источников, и не имеет обязанности по их верификации, а также по регулярному обновлению информации, содержащейся в настоящем аналитическом обзоре.