



РЫНОК ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

По итогам 2021 года в Дальневосточной Азии прогнозируемый рост продаж электромобилей составит 78%. Для сравнения: в 2020 году они выросли всего на 4,8%.

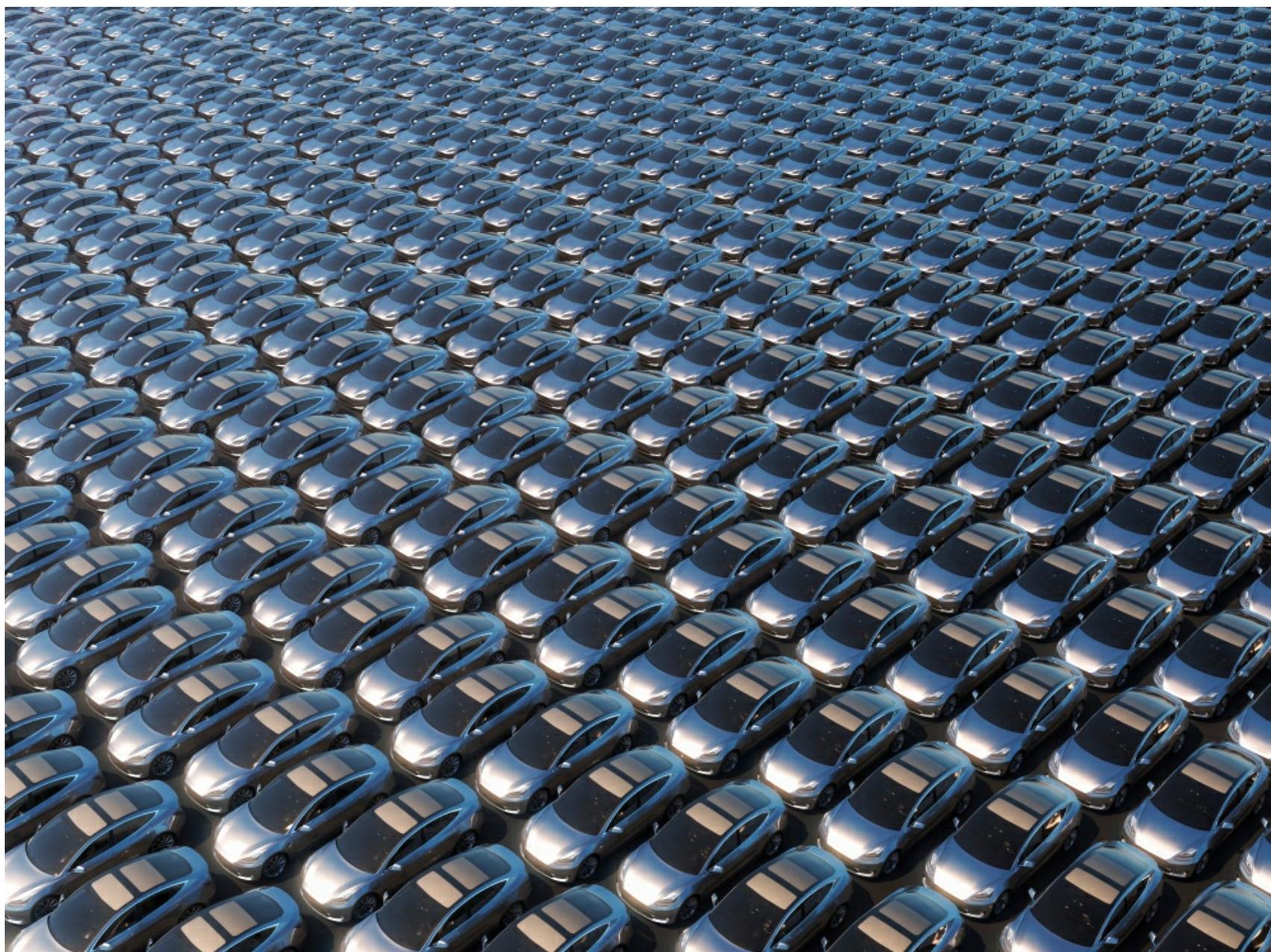
Автомобильная промышленность выступает значимым клиентом для предприятий нефтехимической отрасли, потребляя резину для шин, пластмассу, клеи, герметики и т.д. Поэтому прошлогодний спад оказал существенное негативное влияние на мировое производство спецхимии. В этом году ситуация ровно противоположная, и мы в режиме реального времени можем наблюдать формирование нового тренда, который в обозримой перспективе перестроит автомобильный рынок и, косвенно, химиндустрию.

БАЗОВЫЙ СЦЕНАРИЙ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ПРЕДПОЛАГАЕТ ОБЪЕМ РЫНКА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ 14 МЛН ЕДИНИЦ К 2025 ГОДУ И 25 МЛН К 2030-МУ, А УСКОРЕННЫЙ – 45 МЛН К КОНЦУ ТЕКУЩЕГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ

«Большая тройка» стран Дальневосточной Азии – Китай, Южная Корея и Япония – уже несколько лет подряд выступает трендсеттером для автомобильной отрасли, одновременно являясь и крупнейшим производителем, и крупнейшим потребителем. По данным Международной организации производителей автомобилей (OICA) эти три страны в 2020-м обеспечили около 47% мирового производства (36,7 млн автомобилей из 77,6 млн). На них же приходится около 36% мирового потребления: по оценке консалтинговой компании LMC Automotive, в первом полугодии 2021 года здесь было продано 15,3 млн автомобилей из 42 млн. Внутри этой тройки со значительным отрывом лидирует Китай, на который приходится примерно треть от мирового и производства, и потребления. Во всех этих цифрах электромобили (EV) занимают пока относительно невысокую долю. Но ключевое слово здесь «пока» – аналитики прогнозируют, что продажи EV и автомобилей с двигателями внутреннего сгорания (ДВС) сравняются максимум в течение ближайшего десятилетия.

На фоне прошлогоднего падения в целом по отрасли рост продаж именно EV составил порядка 40%. В этом году столь существенный разрыв сохранится. В результате базовый сценарий развития отрасли предполагает объем рынка электромобилей 14 млн единиц к 2025 году и 25 млн к 2030-му, а ускоренный – 45 млн к концу текущего десятилетия. Для сравнения: в прошлом году, даже с учетом стремительного роста, было продано всего чуть более 3 млн электромобилей.

Безусловно, столь выдающаяся динамика обусловлена в первую очередь эффектом низкой базы. В Поднебесной на конец 2020 года было зарегистрировано около 4,5 млн электромобилей, эта цифра удвоится в ближайшие два-три года. По итогам 2021-го прогнозируется рост продаж на 83%, а к 2025 году здесь будет продаваться более 2,2 млн единиц (по данным Nomura



Базовый сценарий развития отрасли предполагает объем рынка электромобилей 14 млн единиц к 2025 году и 25 млн к 2030-му, а ускоренный – 45 млн к концу текущего десятилетия.

В ПОДНЕБЕСНОЙ НА КОНЕЦ 2020 ГОДА БЫЛО ЗАРЕГИСТРИРОВАНО ОКОЛО 4,5 МЛН ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ, ЭТА ЦИФРА УДВОИТСЯ В БЛИЖАЙШИЕ ДВА-ТРИ ГОДА. ПО ИТОГАМ 2021-ГО ПРОГНОЗИРУЕТСЯ РОСТ ПРОДАЖ НА 83%, А К 2025 ГОДУ ЗДЕСЬ БУДЕТ ПРОДАВАТЬСЯ БОЛЕЕ 2,2 МЛН ЕДИНИЦ

В остальных странах «большой Дальневосточной тройки» тоже достаточно высокие показатели в относительном выражении, но в абсолютном – не идут ни в какое сравнение с Китаем. Так, южнокорейский рынок электромобилей в текущем году ожидает рост около 50%, что составит порядка 75 тыс. единиц, а к 2030 году здесь будет продаваться около полумиллиона EV. В Японии показатели еще ниже – рост на 11,2% в годовом исчислении и годовые продажи в 46 тыс. единиц.

При этом правительства обеих стран применяют все традиционные способы стимулирования продаж EV – субсидирование, упрощенная утилизация, налоги и нормативные ограничения на автомобили с ДВС. Но этих мер пока недостаточно для преодоления покупательской инертности, обусловленной в первую очередь самой структурой потребления. И Япония, и Южная Корея – давно сформировавшиеся рынки с высоким показателем количества автомобилей на душу населения. В этой модели основные продажи происходят по принципу «на замену».

В Китае же речь идет об огромном рынке со стремительно растущей долей среднего класса, и здесь большая часть авто приобретается впервые. Власти страны, озабоченные экологическими проблемами, стимулируют производство и потребление именно электромобилей, как напрямую субсидируя их покупку, так и вводя дополнительные нормативные ограничения, связанные с покупкой и владением «классических» авто.



В том или ином виде эти тренды наблюдаются на других глобальных рынках – в США и особенно в Европе, где многие страны возводят замещение авто электромобилями в ранг государственной политики.

BMW ПЛАНИРУЕТ В 2023 ГОДУ ЗАПУСТИТЬ СОВМЕСТНОЕ С КИТАЙСКОЙ КОМПАНИЕЙ GREAT WALL MOTOR СО ПРОИЗВОДСТВО, КОТОРОЕ БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ 12 ПОЛНОСТЬЮ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ МОДЕЛЕЙ BMW И MINI

Ценовой фактор также имеет значение. Во всем мире он играет скорее сдерживающую роль, так как в среднем электромобиль стоит в два раза дороже автомобиля с ДВС такого же класса. Тогда как в Китае компания SAIC-GM-Wuling Automobile, совместное предприятие американкой General Motors и двух местных автопроизводителей, поддерживаемых государством, обеспечила выпуск «народного» электромобиля – его цена в базовой комплектации составляет всего 4500 долл. США. Для сравнения: самая дешевая модель наиболее «раскрученного» бренда, Tesla, стоит 25 тыс. долл. США.

В результате «народный» автогигант за первое полугодие 2021 года выпустил около 900 тыс. электромобилей, которые были проданы местным покупателям. Другие ведущие мировые производители тоже стремятся освоиться на стремительно растущем китайском рынке. Та же Tesla развивает здесь производство, открывает свой первый иностранный конструкторский центр, и вышеупомянутую «дешевую модель» изначально предполагалось продавать исключительно в Китае. BMW планирует в 2023 году запустить совместное с китайской компанией Great Wall Motor Co производство, которое будет выпускать 12 полностью электрических моделей BMW и Mini для местного рынка. Кроме того, уже к концу этого года германский автоконцерн планирует построить 360 тыс. пунктов зарядки электромобилей.

В том или ином виде эти тренды наблюдаются на других глобальных рынках – в США и особенно в Европе, где многие страны возводят замещение авто электромобилями в ранг государственной политики. Но в Китае, благодаря масштабам, все это уже сейчас настолько очевидно, что можно смело предполагать: будущее за электромобилями.

e-mail: dearcustomer@sibur.ru

Журнал выпускается при участии ЛюдиPEOPLE www.vashgazeta.com

При использовании материалов сайта активная ссылка обязательна

Аудитория: +16