



O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI
VAZIRLAR MAHKAMASI HUZURIDAGI
BIZNES VA TADBIRKORLIK OLIY MAKTABI

МИРОВОЙ РЫНОК ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

ПРОЕКТНЫЙ ОФИС «ПРОДВИЖЕНИЕ И ВНЕДРЕНИЕ
ЗЕЛЕНОЙ ЭКОНОМИКИ»

Д.КУРБАНОВА

Ноябрь 2025

АВТОР

КУРБАНОВА ДИЛФУЗА МАХСУДОВНА

Заместитель руководителя Проектного офиса

Замечания и предложения к тексту документа можно
направлять по адресу: greenoffice@rgsbm.uz

Мировой рынок электромобилей: тенденции и перспективы

Содержание:

Введение	2
1. Мировой рынок электромобилей: состояние и тенденции	2
1.1. Электромобили ключевой элемент зеленой стратегии.....	2
1.2. Рынок электромобилей в 2024 году	3
1.3. Прогнозы и ожидания на рынке электромобилей до 2030 года	5
2. Динамика развития рынка электромобилей в Узбекистане	7
2.1. Рост импорта и парка электромобилей	7
2.2. Государственные меры и стимулирование спроса	8
2.3. Развитие локального производства.....	8
2.4. Развитие инфраструктуры зарядных станций	9
3. Влияние глобальных тенденций на рынок электромобилей Узбекистана: резюме	11
4. Практические предложения и меры по развитию сектора электромобилей.	12
Приложение 1. Топ-20 ведущих мировых производителей электромобилей за последние годы	13
Приложение 2. Доля топ-10 производителей электромобилей на мировом рынке	14
Приложение 3. Сравнение с другими странами	14

Введение

Мировой финансово-экономический кризис, разразившийся в первом десятилетии ХХI века, существенно ускорил развитие электромобилей. Ведущие автопроизводители, озабоченные экологическими проблемами и транспортными заторами, начали уделять больше внимания автомобилям с гибридными или полностью электрическими двигателями.

В настоящее время электромобили считаются **одним из наиболее экологически чистых видов транспорта** и приобретают все большую популярность по всему миру. Электричество выступает в качестве более доступного, чистого и эффективного источника энергии.

1. Мировой рынок электромобилей: состояние и тенденции

1.1. Электромобили ключевой элемент зеленой стратегии

Страны по всему миру все активнее внедряют электромобили (EV) как ключевой элемент своих стратегий по борьбе с изменением климата. На данный момент **17 стран поставили перед собой амбициозные цели**: либо полностью перейти на автомобили с нулевым уровнем выбросов, либо **отказаться от автомобилей с двигателями внутреннего сгорания к 2050 году**.

Ведущие мировые экономики, включая Европейский Союз, США и Китай, активно конкурируют за лидерство на рынке электромобилей, причем Китай показывает впечатляющие результаты. К 2020 году **Китай** стал мировым лидером, продав более **3 млн** пассажирских электромобилей, значительно опередив США, и доминирует на рынке новых электромобилей (NEV) с более чем **400 брендами** и почти всеми электробусами в мире.

В **Соединенных Штатах** развитие электромобилей идет быстрыми темпами: **продажи увеличиваются более чем на 40% ежегодно с 2016 года**. Этот рост соответствует целям по достижению углеродной нейтральности. Для поддержки этого перехода введены такие меры, как расширение налоговых льгот для потребителей и значительные инвестиции в зарядную инфраструктуру. Например, Калифорния планирует установить **1,2 млн зарядных станций к 2030 году** для поддержки ожидаемых 7,5 млн электромобилей на своих дорогах.

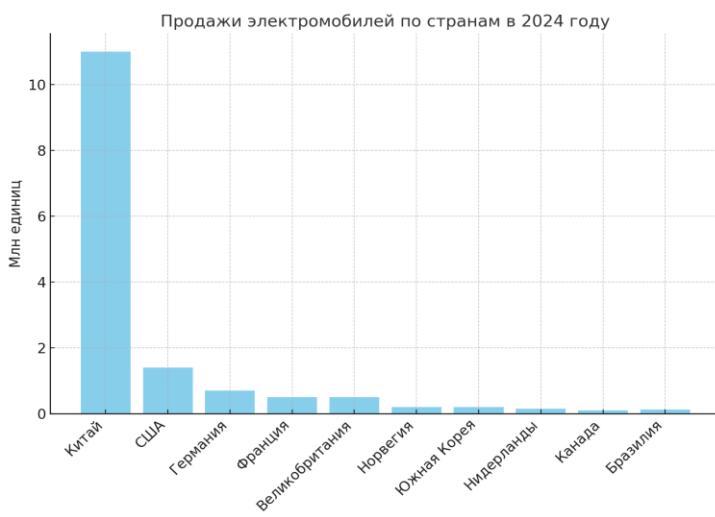
Великобритания намерена запретить продажу новых бензиновых и дизельных автомобилей с **2030 года** и инвестировать почти **12 млрд фунтов стерлингов** в улучшение инфраструктуры для электромобилей и стимулирование потребителей.

Гонконг, стремясь достичь **углеродной нейтральности к 2050 году** через **внедрение электромобилей**, прогнозирует значительное снижение выбросов углекислого газа при полном переходе на электромобили.

Норвегия является выдающимся примером. Так, в **2021 году** электромобили составили почти **80% всех продаж новых автомобилей**, и страна планировала **полностью отказаться от продаж автомобилей с двигателями внутреннего сгорания к 2025 году**. Данная цель практически достигнута, так в июне 2025 года **97%** всех зарегистрированных новых автомобилей составляли электромобили.

1.2. Рынок электромобилей в 2024 году

Мировой рынок электромобилей. В 2024 году мировой рынок электромобилей (включая как полностью электрические автомобили — BEV, так и подзаряжаемые гибриды — PHEV) продемонстрировал устойчивую положительную динамику. Общие мировые продажи превысили **17 млн единиц**, что соответствует более чем **20%** от всех проданных автомобилей. При этом прирост по сравнению с 2023 годом составляет **3,5 млн электромобилей (более 25%)**, что превосходит суммарные продажи EV за весь 2020 год¹. Это стало новым рекордом, отражающим как расширение производственных мощностей автопроизводителей, так и устойчивый спрос на фоне ужесточения экологических стандартов и государственной поддержки.



Особенно высоким оказался декабрь 2024 года: только за этот месяц было реализовано около **1,9 млн** электромобилей — это крупнейший месячный объём в истории наблюдений. Стабильный рост наблюдался и в октябре-ноябре, где продажи сохраняли **ежегодный темп выше 20%**², что подтверждает структурную трансформацию глобального авторынка в сторону низкоуглеродных решений.

Мировое производство электромобилей. Китай контролирует более **70%** глобального производства. В ЕС выпуск составил **2,4 млн ед.** в 2024 году. В Северной Америке выпуск в США снизился, но в Мексике удвоился и покрывает **около 70%** производства компаний из США. Производство в Азиатско-Тихоокеанском регионе (кроме Китая) выросло на **15%**, достигнув почти **1 млн ед** — главным образом за счёт Японии и Кореи.

Мировой торговля электромобилей. Китай экспорттировал около **1,25 млн автомобилей** (40% мировых экспортных поставок), ЕС экспорттировал **более 800 тыс. ед.**, США — импортируют около 40% своего рынка, идущего из-за границы. Китайские производители диверсифицируют рынки (Бразилия, Мексика, Юго-Восточная Азия) и адаптируются к рискам тарифных барьеров³.

Основными драйверами роста стали Китай, Европа и в меньшей степени — США.

В Китае за 2024 год было продано более **11 млн EV**, что составляет **более 60% мирового объёма продаж**, при этом электромобили заняли почти **50% рынка новых автомобилей** в стране⁴. Это объясняется как активной государственной политикой поддержки (субсидии, квоты, налоговые льготы), так и высокой долей

¹ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-markets>

² <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-markets>

³ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/executive-summary#abstract>

⁴ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-markets>

локализованного производства, в том числе брендами BYD и Wuling, продукция которых ориентирована на массовый сегмент.

В то же время в США рост оказался сдержаным: продажи составили около **1,6 млн единиц**, что на **10%** больше по сравнению с предыдущим годом, и одна из десяти проданных машин в 2024 году была электрической. Темпы значительно ниже, чем в 2023 году, когда рынок демонстрировал рост почти в **40%**. Причинами стали неопределенность вокруг будущих налоговых льгот, нестабильность цен на электромобили и ограничения по инфраструктуре зарядки. Доля EV в структуре новых продаж в США составила немногим более **10%**, что указывает на сохраняющийся барьер в переходе на электротягу в условиях конкурентного давления со стороны ДВС-сегмента и высоких ставок по автокредитам⁵.

В Европе наблюдалось **замедление темпов** в связи с сокращением государственных субсидий, но рынок остался устойчивым: за год было продано около **3,5 млн EV**, что составляет **25% от всех новых автомобилей**, реализованных в регионе. Доля электромобилей сохраняется на уровне около **20 %** от всего парка автомобилей. Поддержка через программы субсидий и нормирование выбросов CO₂ сохраняет инвестиционную привлекательность сегмента⁶. Однако постепенное свертывание субсидий в Германии и Франции может в 2025 году негативно повлиять на спрос.

Развивающиеся рынки Азии и Латинской Америки становятся новыми центрами роста: общий объём продаж электромобилей на этих рынках в 2024 году вырос на более **чем 60%**, **достигнув почти 600 тыс ед.** — сопоставимо с европейскими объёмами пяти лет назад.

В Юго-Восточной Азии продажи выросли почти на **50%**, доля EV достигла 9%, особенно важные темпы фиксируются в Таиланде и Вьетнаме.

В Бразилии продажи более чем удвоились — с января по декабрь продано 125 тыс. электромобилей, что составляет более 6 % всех автомобилей.

В Африке объёмы удвоились, главным образом за счёт Египта и Марокко, но доля EV пока остаётся ниже 1%. Значительный рост связан с господдержкой и доступными импортными электромобилями из Китая: например, в Бразилии и Таиланде это на 85 % — электромобили китайского производства, а в развивающихся странах за пределами Китая доля китайских автомобилей составляет около 75 %.

Таким образом, несмотря на региональные различия, 2024 год подтвердил системный характер перехода на электротягу.

Прогноз на 2025 год⁷

- в 2025 году объём продаж электромобилей превысит **20 млн единиц**, что составит более четверти всех автомобилей, реализуемых в мире;
- в Китае благодаря программам стимулирования замены старых автомобилей и снижению цен ожидаемо, что доля EV достигнет около 60% в 2025 году;
- в ЕС и Великобритании — благодаря ужесточению стандартов по выбросам — ожидается доля EV на уровне 25% в 2025 году;

⁵ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-markets>

⁶ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-markets>

⁷ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/executive-summary#abstract>

⊕ в США при сохранении существующих налоговых льгот продажи могут вырасти на 10%, а доля EV достигнет примерно 11% к концу года;

⊕ в развивающихся странах, помимо Китая, ожидается рост объема EV на 50%, до 1 млн единиц в 2025 году.

В заключение, ожидается, что к 2026 году более 50% всех электромобилей будут производиться китайскими брендами. Эти компании обладают преимуществом в доступе к основным ресурсам и производственным мощностям, что позволяет им конкурировать с крупными мировыми производителями, такими как General Motors, Volkswagen и Tesla.

1.3. Прогнозы и ожидания на рынке электромобилей до 2030 года

Несмотря на неопределенность — политическую, экономическую и ценовую — ожидается, что доля электромобилей превысит **40%** от всего рынка автомобилей к 2030 году при сохранении текущего уровня поддержки. Китай сохранит лидерство с прогнозом доли EV около 80%. В Европе — около 60%, а в США — примерно 20%, что значительно ниже предыдущих прогнозов. В Юго-Восточной Азии прогнозируется доля примерно 25% к 2030 году. Глобальное использование электромобилей позволит сократить потребление нефти на более чем 5 млн баррелей в день к 2030 году, причем половина этого сокращения придется на Китай.

На пути развития существуют риски: торговые и промышленные ограничения, экономический спад и низкие цены на нефть — все это может замедлить рост. Но доля EV будет расти, особенно в условиях сильной государственной поддержки (как в Китае и ЕС). Даже при стоимости бензина 40 долл./баррель электромобили остаются выгоднее по стоимости владения, особенно при домашней зарядке.

Основные драйверы развития рынка электромобилей в ближайшие годы

Основными драйверами глобального роста являются **снижение стоимости аккумуляторов**. В среднем цены на батарейные электромобили в 2024 году снизились, но все еще оставались выше, чем у автомобилей с ДВС (на 20% в Германии и на 30% в США). В Китае 2/3 EV были дешевле, чем аналогичные автомобили с двигателями внутреннего сгорания. В Таиланде EV стоят на одном уровне, в Бразилии — на 25% ниже, снижая барьер входа.

Цена аккумуляторных батарей сократилась: в Китае — на 30%, в Европе и США — на 10–15%, что дает значительные конкурентные преимущества китайским производителям.

BloombergNEF подтвердило, что снижение в 2024 году оказалось рекордным с 2017 года: за год цены упали на 20%, достигнув отметки **115 долл./кВт·ч**. При сохранении текущей динамики к 2026 году ожидается преодоление порога **100 долл. за кВт·ч**⁸.

Согласно данным BloombergNEF, ожидается, что к концу 2025 года глобальная мощность по производству литий-ионных аккумуляторных ячеек достигнет 3,8 ТВт·ч. Это превысит прогнозируемый спрос и создаст избыточные производственные возможности, что станет мощным фактором удешевления EV-батарей и позволит приблизить стоимость электромобилей к стоимости автомобилей с ДВС без субсидий — важнейший рубеж для массового рынка EV⁹.

⁸ <https://electrek.co/2024/12/10/ev-battery-prices-plummeting-great-news-for-buyers/>

⁹ <https://about.bnef.com/insights/clean-transport/electric-vehicle-outlook/>

Развитие модельного ряда и конкуренция производителей. Автопроизводители стремительно диверсифицируют линейку электромобилей. К 2030 году, по прогнозам McKinsey и CAAM, на одну традиционную модель с ДВС в Китае будет приходиться две электрические, а общее количество EV-моделей на глобальном рынке увеличится более чем в два раза. Европейские бренды (Volkswagen, Stellantis, Renault Group) анонсировали масштабное расширение ассортимента — до 50% всех выпускаемых моделей станут электрическими к 2028–2030 гг. Это не только увеличивает выбор для потребителей, но и стимулирует ценовую конкуренцию и ускоряет снижение стоимости владения электромобилем.

Доступность инфраструктуры зарядки является критическим условием массового перехода на электромобили. Число станций публичной зарядки удвоилось за 2 года. Быстрые зарядные станции мощностью 150+ кВт выросли на 50% и составляют почти 10% всех быстрых пунктов. В Европе более 75% трасс оснащены быстрой зарядкой через каждые 50 км, в США — менее 50%. Чтобы поддержать рост к 2030 году, глобальные мощности зарядных станций должны вырасти в 9 раз.

В Азиатско-Тихоокеанском регионе, согласно прогнозам, рынок зарядных станций достигнет объёма **612 млрд долл.** к 2029 году со среднегодовым темпом роста около **11,1%**. Страны Юго-Восточной Азии и Латинской Америки также демонстрируют высокий темп внедрения EV: в 2024 году рост составил более **60%** по сравнению с предыдущим годом.

Риски развития рынка электромобилей.

Политическая неопределенность влияет на прогнозы развития рынка. В США и ЕС наблюдается сворачивание стимулирующих программ, снижение субсидий и усиление тарифов. BloombergNEF ожидает, что доля EV в США к 2030 году ограничится уровнем 27%, а Международное энергетическое агентство (IEA - International Energy Agency) уменьшила прогноз для ЕС до 20–30%.

Перенасыщение рынка является реальной угрозой: избыточное производство, особенно в Китае, уже заставляет BYD приостанавливать расширение мощностей и снижать производство на отдельных площадках. Это может привести к ценовым войнам и дисбалансу спроса.

В заключение, мировой рынок электромобилей демонстрирует устойчивый рост: с 17,6 млн в 2024 году до прогнозируемых 39 млн к 2030 году. Нарастающий вторичный рынок аккумуляторов будет оцениваться в 162 млрд долл. к 2025 году, а развитие зарядной инфраструктуры остаётся ключевым фактором. Основными факторами, формирующими перспективы рынка, являются динамика снижения стоимости аккумуляторов и достижение порога 100 долл./кВт·ч; сохраняющаяся геополитическая нестабильность и изменения в регуляции; риски чрезмерного предложения и критическая зависимость от инвестиционных решений и производства.

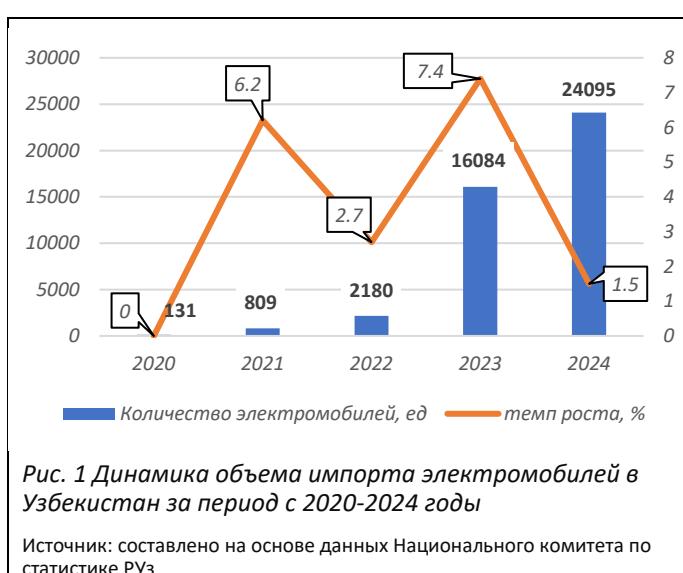
Для устойчивого развития мирового EV-рынка необходима сбалансированная политика: целевые субсидии, стимулирование инфраструктуры и экологические нормы, особенно в США и ЕС, а также контроль за объёмом производства в Китае.

2. Динамика развития рынка электромобилей в Узбекистане

В Узбекистане с 2019 года наблюдается стремительный рост рынка электромобилей, обусловленный целенаправленной государственной поддержкой и глобальными трендами перехода к «зеленому» транспорту. Если в 2018 году в стране были зарегистрированы единичные электрокары, то за период 2021–2023 гг. их число выросло в десятки раз¹⁰. Так, Правительство Узбекистана с 2019 года отменило ряд налогов и сборов на электротранспорт, что сделало импорт электромобилей финансово привлекательным. В результате уже в 2021 году импорт электромобилей достиг **809 единиц**, увеличившись в 6 раз по сравнению с 2020 годом¹¹. Такая динамика свидетельствует о начале формирования в республике нового сегмента автопарка, ориентированного на экологически чистые технологии.

2.1. Рост импорта и парка электромобилей

После введения льгот, объем ввоза электромобилей в Узбекистане стал экспоненциально расти. В 2020 году был импортирован всего **131 электромобиль**, однако уже в 2021 году узбекистанцы ввезли **809 электромобилей** общей стоимостью около 16,9 млн долл., что в 6 раз больше предыдущего года (см. рис.1). Почти 90% этих машин поступило из Китая¹². В 2022 году рост продолжился: импорт составил **2180 электромобилей** (на сумму 69,8 млн долл.), увеличившись примерно в 2,7 раза по отношению к 2021 году. К концу 2022 года ежемесячный завоз достигал рекордных уровней – например, только в декабре ввезено **268 электромобилей**. Основным поставщиком оставался Китай (89% импорта в 2022 году), за которым следовали ОАЭ и Германия с существенно меньшими долями¹³.



В 2023 году на рынке наблюдался настоящий бум – было импортировано **16 084 ед. электромобилей**, что почти в 7,4 раза больше, чем за 2022 году.¹⁴

В 2024 году по данным Нацикостата в Узбекистан импортировали более 24 тыс. электромобилей¹⁵. За год объем вырос почти в 1,5 раза или на 8 011 ед. Общая стоимость импорта электромобилей в 2024 году составила 224,8 млн долл. Главным поставщиком электромобилей в 2024 году стал Китай – оттуда в страну импортировали 23 982

электромобиля, что составило 99,5% от общего количества ввозимых электромобилей. В тройке лидеров оказались также Казахстан, откуда поставили 51

¹⁰ <https://www.spot.uz/ru/2022/01/25/ev-2021>

¹¹ <https://www.spot.uz/ru/2022/01/25/ev-2021>

¹² <https://www.spot.uz/ru/2022/01/25/ev-2021>

¹³ <https://www.spot.uz/ru/2023/01/27/ev-import-20220>

¹⁴ <https://www.gazeta.uz/ru/2023/11/06/electric-cars>

¹⁵ https://t.me/statistika_ru/579

автомобиль, и Гонконг, откуда поставили 17 электромобилей. Далее Германия — 15 электромобилей; ОАЭ — 13 электромобилей; США — 10 электромобилей¹⁶.

Следует отметить, что в 2024 году впервые в истории импорт электромобилей и гибридов в стране превысил бензиновые автомобили. Так, доля таких автомобилей снизилась до 44,2%, при том, что количество электромобилей выросло до 32,3%, а гибридов — до 23,4%.¹⁷

2.2. Государственные меры и стимулирование спроса

Ключевым фактором взрывного роста рынка стало государственное стимулирование. С **1 января 2019 года** в Узбекистане отменена таможенная пошлина на ввоз электромобилей¹⁸, а с июля 2019 года — 30%-ный акцизный налог. Благодаря этому импортёры и покупатели электротранспорта были освобождены от основных платежей, уплачивая лишь НДС 15% при таможенном оформлении, а с 2023 года — 12%. Дополнительно, с 2022 года в стране появились специальные «зелёные» номера для электромобилей; предполагается, что они дадут преимущества при въезде в центр городов и льготы при техосмотре и регистрации¹⁹.

Правительство также стимулирует перевод коммерческого транспорта на электротягу. В частности, таксопарки и водители такси освобождены от уплаты госпошлины за лицензирование до 1 января 2030 года, если они используют электромобили или гибриды²⁰.

Для покупателей электромобилей отечественного производства введены субсидии: государство компенсирует часть процентных выплат по кредитам на покупку локально выпущенного электрокара (в течение первых 3 лет покрываются проценты сверх ставки Центробанка плюс 10%, что эквивалентно около 10 п.п.)²¹. Например, при кредите 300 млн сумов под 25% годовых компенсация составит около 30 млн сумов в год. Эта мера призвана сделать владение электромобилем более доступным для населения.

2.3. Развитие локального производства

Понимая стратегическую важность нового сектора, Узбекистан стремится наладить собственное производство электромобилей. В декабре 2022 года Президент Ш. Мирзиёев утвердил программу господдержки производителей электротранспорта²². Согласно этой программе, предприятия, выпускающие электромобили и гибриды, получают налоговые льготы (например, освобождение до 2030 года местных электромобилей от утилизационного сбора) при условии поэтапной локализации производства. В течение 2 лет с момента запуска проекта завод должен освоить сварку как минимум 50% кузова, покраску, сборку и

¹⁶ <https://nova24.uz/auto/kitaj-stal-glavnym-postavshhikom-elektromobilej-v-uzbekistan>

¹⁷ <https://nova24.uz/auto/kitaj-stal-glavnym-postavshhikom-elektromobilej-v-uzbekistan>

¹⁸ Постановление Президента Республики Узбекистан от 29.06.2018 г. № ПП-3818 «О мерах по дальнейшему упорядочению внешнеэкономической деятельности и совершенствованию системы таможенно-тарифного регулирования Республики Узбекистан» (ТН ВЭД 8703 80 - транспортные средства, приводимые в движение только электрическим двигателем)

¹⁹ <https://www.spot.uz/ru/2022/01/25/ev-2021>

²⁰ Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-443 от 19 декабря 2022 года «О мерах по государственной поддержке организации производства электромобилей» / <https://lex.uz/ru/docs/6316585>

²¹ Постановление Президента Республики Узбекистан, от 19.12.2022 г. № ПП-443 «О мерах по государственной поддержке организации производства электромобилей» / <https://lex.uz/ru/docs/6316585#6316867>

²² Постановление Президента Республики Узбекистан от 19.12.2022 г. № ПП-443 «О мерах по государственной поддержке организации производства электромобилей» / <https://lex.uz/ru/docs/6316585>

тестирование машин в стране, а за 3 года – локализовать выпуск стёкол, сидений, панелей приборов, пластиковых деталей и бамперов.

Для облегчения старта новым инвесторам позволено в первые 2 года импортировать машинокомплекты (CKD) или даже готовые авто (СВУ) без пошлин и сборов – но не более 50% от проектной мощности (максимум 10 тысяч авто в год)²³. Это компромиссное решение даёт возможность насытить рынок модельным рядом, параллельно выстраивая сборочные линии.

Так, госконцерн «Узавтосаноат» после переговоров в **2022 году** с крупнейшим китайским производителем BYD о совместном выпуске электромобилей, учредил в январе 2023 года СП UzAuto–BYD²⁴, что открыло путь к сборке популярных моделей BYD на узбекских мощностях.

В июне 2024 года китайская компания China Xiaou Group подтвердила намерение запустить в Ферганской области Узбекистана масштабный проект по производству автомобилей, инвестировав в проект 1,5 млрд долл. в течение пяти лет²⁵. На первом этапе предусмотрено выделение 50 млн долл. на организацию крупноузловой сборки, а также покрасочного и наладочного цехов. Планируемый объём выпуска – до 60 тыс. автомобилей в год, включая модели с газовыми, гибридными и электрическими силовыми установками. В последующем локализация производства будет постепенно увеличиваться. На втором и третьем этапах общий объём инвестиций составит 350 млн долл. и 1,1 млрд долл. соответственно, с увеличением годового выпуска до 110 тыс. единиц²⁶.

Также с **2025 года** правительство начало постепенно пересматривать льготный режим: объявлено о планируемом повышении ставок утилизационного сбора для импортных электромобилей, чтобы стимулировать локализацию производства и избежать односторонней зависимости от импорта²⁷.

2.4. Развитие инфраструктуры зарядных станций

Переход на электромобили невозможен без соответствующей инфраструктуры. В Узбекистане изначально сеть зарядных станций была очень скромной: на середину 2020 года функционировали единицы зарядок. К лету 2021 года в стране насчитывалось 23 зарядные станции (14 в Ташкенте, несколько в Фергане и курортных районах). Однако с ростом парка эта цифра быстро увеличивалась: по данным сервиса PlugShare²⁸, к началу 2022 года действовало **36 электрозаправок** по всей стране. В развитие сети активно включился частный бизнес. К примеру, компания Tok Bor²⁹ в 2023 году сообщила об установке **150 станций** быстрой зарядки (мощностью 60–200 кВт) по всему Узбекистану. Другие крупные игроки – Megawatt Motors, Makro, Volt – также инвестировали в создание зарядочных точек³⁰.

Правительство стимулирует этот процесс через льготы: с 1 января 2023 года предпринимателям разрешено продавать электроэнергию через частные зарядные

²³ Постановление Президента Республики Узбекистан от 19.12.2022 г. № ПП-443 «О мерах по государственной поддержке организации производства электромобилей»/ <https://lex.uz/ru/docs/6316585>

²⁴ <https://www.spot.uz/ru/2023/01/27/ev-import-2022>

²⁵ <https://www.spot.uz/ru/2024/06/19/xiaou-ferghana/>

²⁶ <https://www.spot.uz/ru/2024/06/19/xiaou-ferghana/>

²⁷ <https://www.spot.uz/ru/2022/12/20/ev-support>

²⁸ <https://www.spot.uz/ru/2022/01/25/ev-2021>

²⁹ <https://uznews.uz/ru/news/67050>

³⁰ <https://www.spot.uz/ru/2022/01/25/ev-2021>

станции по самостоятельно устанавливаемым тарифам. Кроме того, с 2023 по 2025 годы земельные участки под электrozаправками и парковки с ними освобождены от земельного налога, а оборудование станций – от налога на имущество³¹.

Стоит отметить, что Минэнерго разработало государственную программу по созданию сети зарядок, предусматривающую ускоренное развертывание станций по всей республике. Согласно постановлению Кабинета Министров от 1 ноября 2024 года, ставится цель за два года увеличить число зарядных станций до **32,4 тыс. к концу 2025 года**³². Планируется обязывать оборудовать зарядкой не менее одного машино-места на каждой новой общественной парковке с февраля 2025 года. Основной упор делается на жилые комплексы (суммарно около 23,5 тыс. точек за 2024–2025 гг.), а также на отели, объекты социальной сферы и госучреждения³³. Хотя достижение столь амбициозных показателей сопряжено с вызовами (энергетическая инфраструктура должна выдержать повышенную нагрузку), уже к апрелю 2024 года в стране было около **200 действующих зарядных станций**. Быстрый рост инфраструктуры делает эксплуатацию электромобиля всё более удобной и способствует дальнейшему росту их популярности.

В заключение, Узбекистан находится в начале формирования собственного EV-рынка. Так, в период 2019–2024 годов Узбекистан совершил заметный рывок в создании рынка электромобилей и демонстрирует активный рост. В 2024 году доля электромобилей в новых продажах достигла 7%, по сравнению с 0,8% в 2022 году. Страна активно импортирует электромобили из Китая (до 85% поставок), лидером является BYD (57,7% рынка EV).

Ключевыми факторами успеха стали налогово-таможенные льготы на импорт, поддержка развития зарядной инфраструктуры и привлечение инвесторов в производство электромобилей. За эти годы Узбекистан заложил фундамент для дальнейшей электрификации транспорта. Так, частный сектор инвестирует в зарядные сети, в частности к 2026 году в Узбекистане будет создана базовая инфраструктура (установка зарядных станций), в том числе с солнечными модулями. Ведутся совместные проекты с зарубежными автопроизводителями в части локализации сборки электромобилей.

Аналитические прогнозы указывают на устойчивый рост до 2031 года, чему способствуют налоговые льготы. В рамках действующей политики государство обеспечивает поддержку через льготы на растаможку, освобождение от утилизационного сбора и включение требований зарядных станций в строительные нормы. Так, предусмотрены освобождения от таможенных пошлин и утилизационных сборов до 2030 года. Это в комплексе с доступностью китайских моделей существенно увеличивает привлекательность EV для узбекских потребителей.

Также ожидается формирование устойчивого национального рынка EV и начало промышленного производства. Государственная политика ориентирована на интеграцию в глобальные и региональные цепочки стоимости, а также на привлечение международных партнёров (BAIC, Togg, BYD и др.). Впереди стоят новые задачи – реализация заявленных производственных проектов (UzAuto–BYD,

³¹ Постановление Президента Республики Узбекистан от 19.12.2022 г. № ПП-444 «О мерах по расширению инфраструктуры эксплуатации электромобилей»/ <https://lex.uz/ru/docs/6316595>

³² Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 01.11.2024 г. №732 «О совместных мерах по расширению инфраструктуры использования электромобилей в Республике на 2024-2025 годы»/ <https://lex.uz/ru/docs/7188979>

³³ Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 01.11.2024 г. №732 «О совместных мерах по расширению инфраструктуры использования электромобилей в Республике на 2024-2025 годы»/ <https://lex.uz/ru/docs/7188979>

завод в Фергане и др.), а также балансировка рынка по мере сворачивания некоторых льгот (например, повышение утильсбора).

3. Влияние глобальных тенденций на рынок электромобилей Узбекистана: резюме

Глобальные драйверы и их отражение в Узбекистане. Мировой рынок электромобилей развивается взрывными темпами благодаря удешевлению батарей, росту конкуренции и диверсификации моделей. Китай, где производство уже достигло профицита, стал главным экспортером доступных EV на мировые рынки. Эти процессы напрямую повлияли на Узбекистан: с 2018 года, когда завозились лишь единичные машины, импорт вырос до **16 тыс. EV в 2023 г.** и более **20 тыс. за 10 месяцев 2024 г.**

Импорт и ценовая доступность. Избыточные мощности китайского автопрома стимулировали экспансию в Центральную Азию. Более **93% электромобилей**, ввозимых в Узбекистан, поступают из КНР. Конкуренция и масштабное производство привели к резкому снижению цен: средняя стоимость импортируемого EV упала с **\$27 тыс. в 2023 г. до \$9,3 тыс. в 2024 г.** Это сделало электромобили более доступными для узбекских потребителей и ускорило переход на экологичный транспорт.

Изменение структуры импорта. Впервые в 2024 году импорт EV и гибридов (около **41,5 тыс. единиц**) превысил импорт автомобилей с ДВС (**32,9 тыс.**, -36% г/г). Таким образом, *каждый третий импортируемый автомобиль стал электрическим*. Это отражает не только внутренний спрос, но и воздействие глобальных тенденций — усиление присутствия китайских производителей и снижение барьеров для ввоза.

Государственная политика как ответ на глобальные тренды. Вслед за мировыми практиками Узбекистан освободил EV от пошлин и налогов, что стимулировало быстрый рост рынка. Однако, учитывая риски перенасыщения импортом, в 2025 году введён высокий утилизационный сбор (до **\$3500–6100** за машину), что можно рассматривать как протекционистскую меру для защиты зарождающегося отечественного производства.

Таким образом, глобальные тенденции — удешевление технологий, профицит китайского производства и активное развитие инфраструктуры — превратили Узбекистан из отстающего рынка в одного из лидеров по темпам роста электромобилей в Центральной Азии. В ближайшие годы импорт EV останется высоким, однако государство будет стремиться к балансу: сохранить доступность для населения и одновременно поддержать локализацию и выпуск собственных моделей.

До 2026 года ключевым фактором для Узбекистана останется высокий импорт готовых электромобилей из Китая. Профицит китайского производства и удешевление батарей обеспечат доступность моделей, что позволит ежегодно удваивать продажи EV. Уже в 2024 году каждый третий импортированный автомобиль был электрическим, а к 2026 году эта доля может достичь **40–50%**.

Локальное производство BYD в Джизаке постепенно выйдет на проектную мощность (до **50 тыс. авто в год**), обеспечивая внутренний рынок и первые экспортные поставки в Центральную Азию. В результате рынок Узбекистана перейдет от полной зависимости от импорта к смешанной структуре: готовые китайские EV + локально собранные модели.

Развитие зарядной инфраструктуры будет ускоряться: по планам правительства, к 2025 году должно быть установлено до **32 тыс. станций**, что устранит один из главных барьеров для массового перехода на EV.

К 2030 году, согласно прогнозам IEA, мировая доля EV достигнет **40%** от продаж автомобилей, в Китае — до **80%**, в Европе — примерно 60%. Эти тренды будут стимулировать дальнейшее удешевление технологий, что позволит Узбекистану достичь доли EV в **30–40% новых продаж**.

Локализация производства углубится: в стране будут выпускаться не только автомобили, но и компоненты (батареи, электромоторы). Крупные СП с китайскими компаниями могут превратить Узбекистан в региональный хаб электромобилестроения. Экспорт в страны СНГ и Ближнего Востока станет важным фактором загрузки мощностей.

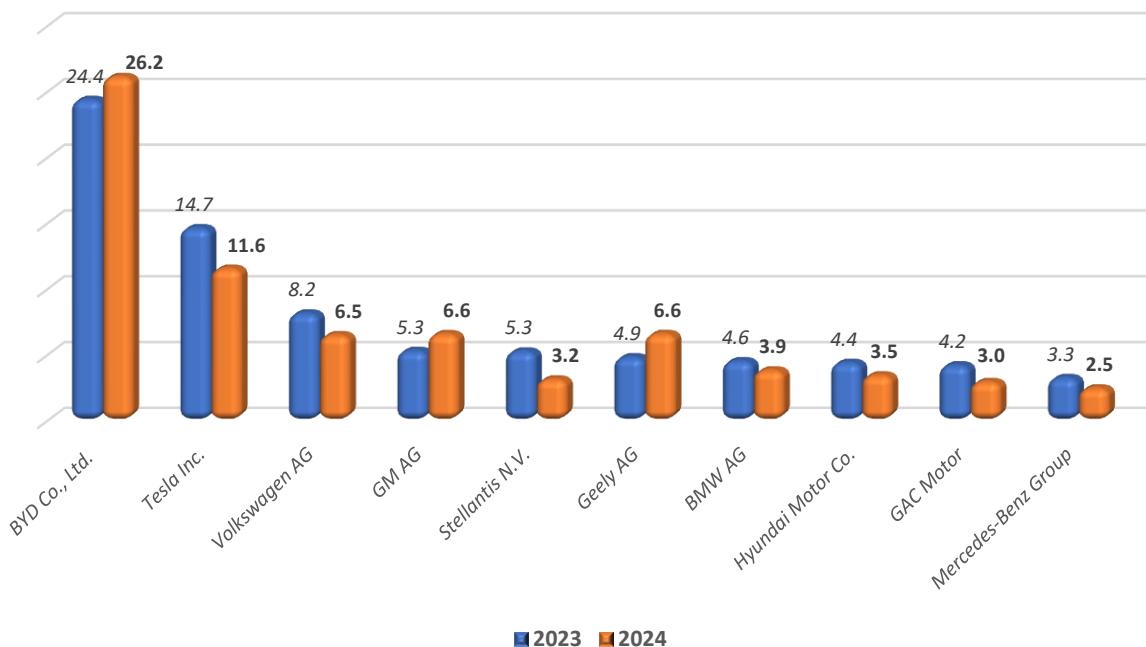
При этом государство будет корректировать стимулы: льготы сохранятся для отечественного производства, но импортные EV могут облагаться дополнительными сборами (как утильсбор с 2025 г.). Это позволит поддержать баланс между доступностью электромобилей для населения и развитием национальной промышленности.

Таким образом, глобальные тренды — снижение цен на батареи, расширение модельного ряда, экспансия китайских брендов и развитие инфраструктуры — обеспечат Узбекистану быстрый рост рынка EV. К 2026 году страна сформирует массовый потребительский сегмент и базу для локального производства, а к 2030 году сможет закрепиться как региональный центр электромобилестроения.

Приложение 1. Топ-20 ведущих мировых производителей электромобилей за последние годы

	Производитель	Страна	BEV*		PHEV*		ВСЕГО	
			2023	2024	2023	2024	2023	2024
1.	BYD Co., Ltd.	Китай	1572983	1 708 972	1441709	2327566	3014692	4036538
2.	Tesla Inc.	США	1811088	1787944	0	0	1811088	1787944
3.	Volkswagen AG	Германия	758210	746180	252053	262800	1010263	1008980
4.	GM AG	США	641162	897164	18792	123599	659954	1020763
5.	Stellantis N.V.	Нидерланды	348422	281338	305968	208780	654390	490118
6.	Geely AG	Китай	420480	711486	178965	311588	599445	1023074
7.	BMW AG	Германия	378722	431465	184048	164082	562770	595547
8.	Hyundai Motor Co.	Южная Корея	418632	423718	128703	113206	547335	536924
9.	GAC Motor	Китай	499495	378715	25006	80535	524501	459250
10.	Mercedes-Benz Group	Германия	244149	210331	160916	174018	405065	384349
11.	Changan Automobile Co., Ltd.	Китай	219163	307984	175290	337816	394453	645800
12.	Li Autol Inc., (CHJ Automotive)	Китай	0	11268	376038	515085	376038	526353
13.	Renault–Nissan–Mitsubishi Alliance	Нидерланды	288049	243285	56659	49087	344708	292372
14.	SAIC Motor	Китай	292032	255 366	32004	46 909	324036	302 275
15.	Geely-Volvo Car Group	Швеция	170372	220881	150463	176317	320835	397198
16.	Great Wall Motors	Китай	106753	67754	163646	280543	270399	348297
17.	Toyota Motor Corp.	Япония	104380	142327	122374	188643	226754	330970
18.	Chery Automobile	Китай	**	225212	**	284773	**	509985
19.	Seres Group	Китай	94380	30341	12323	396556	106703	426897
20.	Dongfeng Motor Corp.	Китай	115580	183238	74505	122195	190085	305433
	ИТОГО		8484052	9264969	3859462	6164098	12343514	15429067

Приложение 2. Доля топ-10 производителей электромобилей на мировом рынке



Источник: рассчитано автором на основе данных *EV Volumes*³⁴

Приложение 3. Сравнение с другими странами

В сопоставлении с другими странами Узбекистан демонстрирует опережающую динамику электрификации транспорта.

Казахстан, имея сопоставимое население, долгое время отставал в этом направлении. Льготный режим ввозу электрокаров был введён в Казахстане лишь в 2020 году в рамках ЕАЭС: физическим лицам разрешили до конца 2025 года импортировать один электромобиль для личного пользования без уплаты таможенных пошлин и налогов. Это подтолкнуло рост рынка: общее число электромобилей в РК увеличилось с примерно **1500** шт. в начале 2023 года до порядка **10 тысяч** к началу 2024 года. В 2023 году казахстанцы приобрели около **4400 новых электромобилей** у дилеров и ввезли около **4600 подержанных** из-за рубежа, однако в 2024-м темпы несколько замедлились (продажи новых снизились на 36%, чему причиной стал дефицит зарядных станций)³⁵. Правительство Казахстана также освобождает владельцев электромобилей от уплаты дорожного налога и планирует ввести новые стимулы: рассматриваются **бесплатные парковки** или скидки на них, а также разрешение ездить по выделенным полосам

³⁴ https://www.fool.com/research/largest-ev-companies/#toc_companies-1-5

³⁵ <https://kz.kursiv.media/2025-02-21/msrp-elektromobili-v-kazahstane>

общественного транспорта³⁶. Несмотря на предпринимаемые меры, доля электрокаров в Казахстане пока низка – всего **0,27% автопарка** на ноябрь 2024 года³⁷, что значительно меньше, чем в Узбекистане - 1,3%.

Россия, обладая гораздо большим автомобильным рынком, до недавнего времени также не демонстрировала высокой доли электромобилей. С 2020 года в странах ЕАЭС (включая РФ) установлены нулевые ставки ввозных таможенных пошлин для электрических автомобилей³⁸, что стимулировало импорт, особенно подержанных моделей из Европы, США и Японии.

В последние годы продажи электромобилей в России демонстрировали рост, особенно благодаря импорту из Китая. По данным агентства «Автостат»³⁹, итогам 2024 года в России было реализовано 17,8 тыс. новых электромобилей. Для сравнения: в 2023 году этот показатель составил 14,1 тыс. единиц, а в 2022-м – 3 тыс. штук. Как видно, за последние три года было продано около 35 тыс. электрокаров, а за два последних года этот объем вырос почти в 6 раз. Однако в начале 2025 года эксперты зафиксировали спад: за январь-февраль продажи упали на 10–15% относительно того же периода 2024 года⁴⁰. Причинами эксперты называют санкции, рост цен на комплектующие и недостаточную инфраструктуру зарядных станций.

Так, по состоянию на **1 января 2025 года** в России зарегистрировано около **59,6 тыс. электромобилей**, что составляет лишь **0,12%** от всех легковых машин. В отличие от Узбекистана и Казахстана, Россия смогла запустить производство собственных электромобилей: с конца 2022 года по конец 2024-го выпущено около **9,3 тыс. ед.** локальной сборки. Практически весь этот объем принадлежит трем маркам – «Москвич», Evolute и «Амберавто»⁴¹.

Ещё один драйвер – развитие зарядной инфраструктуры. На март 2025 года в Российской Федерации насчитывается около 2 тыс. зарядных станций, но к концу года их количество может вырасти до 3 тыс. благодаря государственным и частным инвестициям. Это особенно важно для регионов, где спрос на электрокары пока ограничен из-за отсутствия удобной зарядки⁴². Так, российские власти также вводят стимулы на региональном уровне – например, в Москве электромобили освобождены от платы за парковку и транспортного налога. Однако инфраструктура зарядки в такой большой стране остается недостаточно плотной, а высокая цена электрокаров относительно традиционных автомобилей сдерживает спрос. В ближайшие годы ожидается увеличение числа станций быстрой зарядки в РФ и расширение модельного ряда за счет китайских марок, что может поднять долю электромобилей с текущих минимальных величин⁴³.

Турция показывает иной пример развития – через ставку на национального производителя и массовый выпуск. До недавнего времени электромобили занимали скромную нишу на турецком рынке (в 2022 году продано лишь около **7540 ед.**, что примерно 1,1% от продаж новых авто).

Ситуация изменилась в 2023 году благодаря запуску серийного производства первого турецкого электромобиля **TOGG T10X**. Государство вложило значительные

³⁶ <https://kz.kursiv.media/2025-02-04/kmlz-igoty-electromobili>

³⁷ <https://kz.kursiv.media/2025-02-21/msrp-elektrumobili-v-kazahstane>

³⁸ https://cdb.kz/sistema/novosti/do_31_dekabrya_2025_goda_problema_tarifnaya_igota_na_vvoz_elektromobiley_v_strany_eaesD

³⁹ <https://www.autostat.ru/news/59463/>

⁴⁰ <https://www.autostat.ru/news/59463/>

⁴¹ <https://www.autostat.ru/news/59463/>

⁴² <https://avtovikup24.com/news/elektromobili-v-rossii-smozhet-li-rynok-vyrasti-na-30-k-kontsu-2025-goda>.

⁴³ <https://avtovikup24.com/news/elektromobili-v-rossii-smozhet-li-rynok-vyrasti-na-30-k-kontsu-2025-goda>.

ресурсы в этот проект, предоставив льготы и развернув программу установки зарядных станций по стране. В результате **продажи электромобилей в Турции выросли в 8 раз**: в 2023 году было реализовано **68,7 тыс. электрокаров**, что составило 10% всех проданных машин (годом ранее 1%). К концу года совокупный парк электромобилей в Турции достиг **82 тыс. электромобилей**⁴⁴.

Уже по итогам 2024 года Турция продемонстрировала значительный рост на рынке электромобилей, и ключевым драйвером этого процесса стала национальная модель T10X от турецкого автопроизводителя TOGG, 30,1 тыс. ед. которой было реализовано в течении 2024 года, что на 53,7% больше, чем в 2023 году (19,6 тыс. ед.)⁴⁵. Таким образом, доля Togg на рынке электромобилей Турции достигла 30%, обеспечив компании 5-е место по продажам среди всех моделей (включая ДВС и гибриды) и 12-е место среди автомобильных брендов по совокупным продажам⁴⁶.

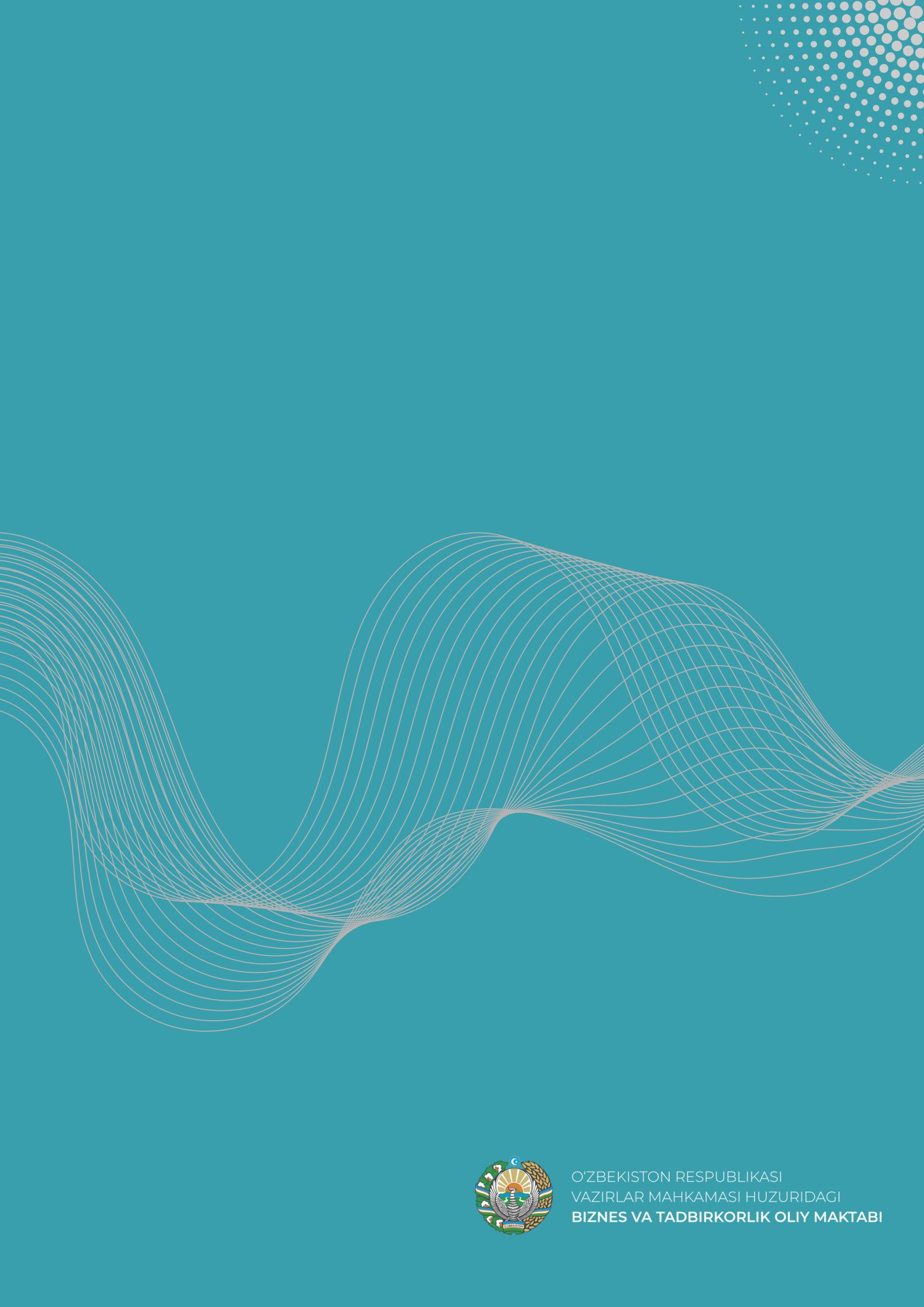
Совокупное количество автомобилей Togg T10X, находящихся в эксплуатации на дорогах Турции, к концу 2024 года достигло 49,7 тыс. единиц, что на 153,6% превышает показатель предыдущего года, подтверждая экспоненциальный рост национального автопроизводителя на внутреннем рынке. Продвижение T10X сопровождается государственной поддержкой, включая налоговые льготы и стимулирующие меры по расширению зарядной инфраструктуры, что делает Турцию важным примером успешной локализации в сегменте электромобилей в регионе.

Турецкое правительство параллельно реализует масштабную программу по установке зарядной инфраструктуры вдоль всех ключевых автотрасс и в городах, чтобы поддержать растущий парк EV. Пример Турции демонстрирует, что комбинирование мер стимулирования спроса с развитием собственного производства может за короткий срок многократно увеличить долю электромобилей в продажах.

⁴⁴ <https://www.duvarenglish.com/turkeys-electric-car-sales-surge-eightfold-in-2023-data-shows-news-64256>

⁴⁵ <https://www.duvarenglish.com/turkeys-electric-car-sales-surge-eightfold-in-2023-data-shows-news-64256>

⁴⁶ Togg Resmî Açıklama, 2025



O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI
VAZIRLAR MAHKAMASI HUZURIDAGI
BIZNES VA TADBIRKORLIK OLIY MAKTABI