

Світові тенденції продажів автомобілів-гібридів

дата публікації: 2026.07.31



Якщо взяти загальноприйняте визначення, то під поняття "гібридний автомобіль" теоретично потрапляє будь-яке авто, що приводиться в рух кількома альтернативними та незалежними одне від одного джерелами енергії. Але зазвичай гібридом заведено називати транспортний засіб, де окрім звичайного ДВЗ (здебільшого - бензинового, але іноді й дизельного) встановлено тяговий електродвигун.

Наявність електромотора, одного або декількох, автоматично означає наявність ВВБ (високовольтної батареї) для їхнього живлення, а отже, певною мірою і проблем, з ними пов'язаних - таких, наприклад, як ремонт гібридної батареї.

Типи гібридних автомобілів, їхні особливості та переваги

Автомобілі-гібриди можна розділити на кілька груп, головними та найпоширенішими з яких є дві:

- FHEV (full hybrid electric vehicle) - повний гібрид, де високовольтна батарея заряджається і під час рекуперативної зарядки від двигуна внутрішнього згоряння.
- PHEV (plug-in hybrid electric vehicle) - гібридні авто, високовольтну батарею яких можна зарядити від розетки, як на BEV.

У першій групі (до неї здебільшого належать гібридні автомобілі старшого покоління) можливість пересування тільки на електричній тязі вельми невелика - зазвичай 5-20 км, високовольтна батарея тут здебільшого допомагає при розгоні. Причина тому, насамперед, у

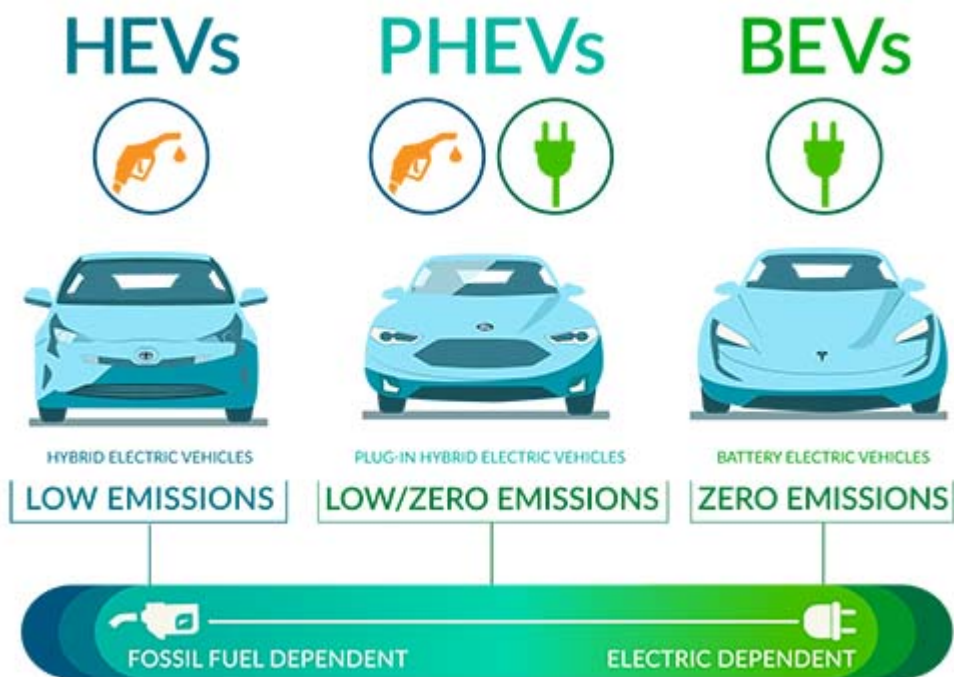
невеликій ємності батареї. Втім, продиктовано це не економією, а питаннями надійності та доцільності.

Меншу батарею легше заряджати - особливо рекуперацією, найбажанішим способом. Встановлювати ж зовнішній зарядний порт виробники перших гібридів не хотіли, і не тільки з міркувань безпеки. Людський фактор міг би значно знизити ресурс ВВБ, що могло б негативно вплинути на імідж гібридів як наднадійних автомобілів і навіть відвернути від них покупців уже на самому початку.

Але оскільки в FHEV замість людини, яка вічно економить, процесом заряджання займається "бездушний" контролер, що не допускає падіння рівня заряду нижче за визначену позначку, тільки гарантійний ресурс ВВБ в таких авто становить 8-10 років або близько 500 000 км пробігу, а в реальності, за умов дотримання всіх правил експлуатації, заміна або відновлення гібридної батареї в цих автомобілях часто буває потрібне ще пізніше.

Однак, при всіх своїх плюсах, повні гібриди мають суттєві мінуси порівняно з електромобілями. Головний - FHEV мають нижню межу витрати пального, а отже, домогтися нульових викидів у них неможливо. Інша справа - PHEV, який надає своїм власникам можливість проїхати кілька десятків кілометрів на електротязі, а потім зарядити ВВБ від зовнішнього зарядного пристрою.

Такого запасу ходу цілком достатньо не лише для відвідування центрів мегаполісів, де вже заборонено або заборонятиметься в осяжному майбутньому рух транспортних засобів із ДВЗ, а й часто й просто для повсякденних поїздок до офісу чи магазину. Водночас, під час далеких поїздок місцевістю, де кількість зарядних станцій для електромобілів обмежена, PHEV має незаперечну перевагу перед BEV у незалежності від них, а отже, в автономності.



Світовий авторинок демонструє чіткий і стабільний тренд: покупці дедалі частіше обирають проміжні, комбіновані рішення. Якщо після скасування субсидій у деяких країнах Європи спостерігалось тимчасове охолодження попиту, то зараз ринок гібридів переживає справжній бум. За даними Європейської асоціації автовиробників (ACEA), класичні гібриди (HEV) міцно утримують лідерство як найпопулярніший альтернативний тип пального в ЄС, охоплюючи понад 38% усього ринку нових авто.

Суттєво відновився й сегмент підзарядних гібридів (PHEV): за перші місяці 2026 року обсяги їхнього продажу в Європі зросли більш ніж на 33% у річному вимірі, зайнявши майже 10% ринку. Причому драйверами цього зростання стали найбільші локомотиви європейської економіки: Німеччина (де продажі PHEV підвищилися на 17.6%), Іспанія (+64.3%) та Італія, яка показала майже двократне зростання (+99.2%). Водночас класичний бензиновий сегмент стрімко втрачає позиції, скоротившись у ЄС майже на 18%.

Аналогічна картина спостерігається і на північноамериканському ринку. У США продажі класичних гібридів (HEV) стабільно зростають на 10-12% щомісяця. Головним бенефіціаром цього процесу є корпорація Toyota (разом із брендом Lexus), яка свого часу зробила ставку саме на бензоелектричні силові установки. Попри загальне уповільнення ринку чистих електромобілів (BEV) через зміну податкових пільг, попит на гібридні версії від Toyota, Lexus та концерну Stellantis продовжує бити рекорди. Для багатьох американців PHEV став ідеальним компромісом: він дозволяє закривати щоденні потреби в межах міста на електротязі, але гарантує повну автономність у далеких подорожах.

Глобальні масштаби електрифікації вражають. За даними Міжнародного енергетичного агентства (IEA), загальносвітові продажі автомобілів із зарядним портом (разом BEV та PHEV) упевнено подолали позначку у 20 мільйонів одиниць на рік, а з урахуванням мільйонів класичних непідзарядних гібридів (HEV) цей автопарк зростає астрономічними темпами.

Стійкий і постійний попит на електромобілі та гібриди означає і попит на послуги з їх обслуговування та ремонту. І якщо чимало вузлів і агрегатів повністю електричних і гібридних авто через конструктивні особливості працюють у щадному режимі (як, наприклад, гальмівна система або ДВЗ гібрида), то пік навантажень і несправностей припадає на високовольтну батарею. ВВБ у гібриді, так само, як і в EV, сміливо можна назвати найголовнішою деталлю хоча б за ціною. Для електрокара з пробігом, як відомо, вона може становити більше половини залишкової вартості.

msg.equipment

Джерело: