

Автомобильная электрификация: что будет с рынком электрокаров в России

Цены и отсутствие заправок: что мешает россиянам перейти на электромобили

Без этого никак: в чем больше всего нуждается рынок электрокаров

Российский автопром все больше вовлекается в электрификацию: растут производство и продажа автомобилей на электрической тяге. Выяснили, что ждет электротранспорт в будущем.

В 2021 году в России была принята концепция развития электротранспорта, и автопромышленность официально взяла курс на модный «зеленый» тренд. На тот момент в стране продавались премиум-модели иностранных брендов, и процент таких продаж сильно отставал от мировых. Когда тренд подхватило государство, российские заводы стали переключаться на формат локальных электрокаров, в которых китайские запчасти, например, батареи, адаптировали для условий России. Тем не менее эксперты авторынка пока осторожно рассуждают о перспективах развития российского рынка электроавтомобилей.

Что происходит на российском рынке электрокаров

По данным аналитического агентства [Автостат](#), в 2023 году в России было продано 14089 новых электромобилей, и рынок рекордно вырос 4,7 раза. В топ-5 по продажам попали китайские бренды Zeekr и Voyah, а также американский Tesla и немецкий Volkswagen. При этом второе место занял российский бренд Evolute со своей дилерской сетью.

Главные покупатели электрокаров в России пока находятся в корпоративном сегменте. Компании приобретают машины в лизинг на выгодных условиях и снижают налогооблагаемую базу. Кроме того, для корпоративных покупателей электромобиль — способ сэкономить на сервисном обслуживании и расходов на бензин, особенно при больших пробегах.

Чтобы сделать электротранспорт популярным, в массовом сознании важно укреплять положительный опыт использования электроавтомобиля. Такую информационную поддержку может дать успешность мер по развитию рынка. Но существуют и объективные драйверы для роста отрасли.

Что помогает развитию рынка

На 2024 год правительство планирует, что в России будет выпущено 36 000 электрокаров. Среди основных драйверов отрасли — зарубежные санкции, мода на экологичность, расширение ассортимента и заправочной сети. Рассмотрим подробнее эти и другие факторы роста.

Введение санкций. Когда отечественному автопрому перекрыли доступ к некоторым технологиям, а многие зарубежные партнеры ушли, это подстегнуло выпуск электромобилей. Так автопромышленность получила поддержку в сложный момент, а бизнес смог усилить свои позиции на рынке электрокаров. Развивающаяся отрасль получила инвестиции и внимание государства.

Мода на электротранспорт. Машины на электрической тяге стали престижными сразу, как появились, и остаются таковыми до сих пор. Интерес к электрическим моделям авто подогревает молодое поколение. В представлении молодежи электромобиль — транспорт будущего, так как он технологичный и экологичный.

Появление новинок в массовом сегменте. Выход большого количества новых моделей в 2022-2023 году спровоцировал взрывной интерес к электрокарам. Увеличение ассортимента пока происходит за счет китайских производителей, но появились и новые, относительно недорогие модели у российского бренда Evolute. Их покупку субсидирует государство, что делает такие машины более доступными для потребителя.

Развитие инфраструктуры. Рост числа заправок в регионах — важный фактор распространения электрокаров. По [итогам первого полугодия 2023 года](#), в лидеры по развитию зарядной инфраструктуры для электромобилей вышли Московская область с 531 станцией, Москва — с 462-мя, Краснодарский край — с 268-ю, Санкт-Петербург — с 213-ю и Республика Татарстан — с 212-мя станциями. До конца года планируется установить еще 659 «быстрых» ЭЗС в 32 регионах, а в 2024 году число таких станций должно увеличиться еще на 1437.

Господдержка — деньгами и льготами. Государство проводит осознанную стратегию, чтобы поддержать рынок машин на электротяге. Власти озаботились проблемами экологии и выделяют средства для строительства новых ЭЗС по всей стране. К финподдержке добавляются льготы для владельцев электротранспорта: обнуленный транспортный налог и таможенная пошлина, бесплатный проезд по платным трассам, субсидирование покупки и бесплатная парковка в Москве.

«Помимо мер, направленных на улучшение качества инфраструктуры, что безусловно способствует повышению интереса к электромобилям, государственными органами принимается ряд проектов, призванных сделать владение экологически чистым транспортом более экономически выгодным. К

примеру, были снижены ставки утилизационного сбора на гибридные модели последовательного типа, тем самым, максимально приблизив их к моделям на 100% электрической тяге», — отмечает Алексей Ледков, директор департамента дистрибуции и развития дилерской сети ООО «Моторинвест».

Как показывает опыт других стран, на начальном этапе нужна более мощная поддержка. Чтобы увлечь россиян идеей пересесть на электрокары, придется тратить больше и увеличивать льготы, говорят эксперты. Власти планируют субсидировать строительство быстрых ЭЗС и покупку электрокаров таксопарками и каршерингами. Кроме того, разрешат открывать медленные зарядки на подземных паркингах.

Постепенная локализация производства. Запчасти для электромобилей начинают делать в России, а не только везти из Китая и перелицовывать. Например, предполагается, что в ближайшем будущем у автомобилей Evolute основная часть деталей будет отечественной. Прежде всего, электромотор и тяговая батарея. Это тоже помогает снижать цену на конечный продукт.

Низкая стоимость электроэнергии. Согласно [исследованию](#) РИА Новости от 2022 года, Россия занимает третье место в Европе по дешевизне электроэнергии. Это дает отечественной экономике конкурентное преимущество и позитивно отражается на развитии «зеленых» технологий. Дешевое электричество делает более конкурентоспособным и электрический транспорт. Особенно на фоне дорожающего топлива.

Экономия на обслуживании. В электромобиле гораздо меньше механических узлов, которые изнашиваются. Это большой плюс на фоне серьезных проблем с доставкой запчастей даже для премиальных автомобилей на двигателе внутреннего сгорания. И это также удешевляет эксплуатацию электрокаров для автовладельцев со средним достатком.

Что мешает развитию рынка

Факторов, которые тормозят продажи и эксплуатацию электромобилей, не так много, но они выглядят серьезным препятствием, особенно для водителей. Это дороговизна и неразвитая инфраструктура.

Высокая цена. По сравнению с похожими по классу и исполнению автомобилями с двигателем внутреннего сгорания электрокар стоит примерно в 2 раза дороже. При цене самых дешевых китайских электромобилей от 2 млн рублей цены на новые автомобили бренда LADA начинаются от 700 тысяч рублей. Если же рассматривать более дорогие модели, то в среднем новый электромобиль стоит около 6 млн, тогда как новая машина на ДВС — около 2,5 млн.

Одна из причин дороговизны электрокаров — отсутствие недорогих и емких аккумуляторов. А во второй половине 2023 года ставки утилизационного сбора для новых автомобилей выросла минимум в 1,3 раза. Одновременно повысились ставки утильсбора и для электрокаров.

Цены на новые автомобили постоянно растут из-за нестабильного курса валют. Одновременно потребительская способность снижается на фоне санкционных

последствий, в том числе инфляции. Эти моменты неблагоприятно сказываются на рынке электроавтомобилей.

«Что тормозит — отсутствие реальных механизмов поддержки покупателей, если в этом заинтересовано государство, — считает автоэксперт Игорь Моржаретто. — У нас покупают либо очень дешевые б/у электромобили, либо очень дорогие вроде VOYAH, разных вариантов Volkswagen ID и Tesla».

Нехватка заправок. Дефицит быстрых зарядных станций за пределами нескольких больших городов удерживает людей от того, чтобы обратить внимание на электромобиль. Пока его воспринимают как дикуинку, которую хочется протестировать. Но при мысли о дальних пробегах электрокар не внушает никакой уверенности: нужно беспокоиться о том, где и как его зарядить, чтобы остаться на колесах.

Перспективы электрокаров в каршеринге

Электрокар экономичней в обслуживании, что покрывает важную потребность аудитории каршеринга. Электроэнергия стоит дешевле топлива, и расходы на нее примерно в 2 раза меньше, чем на бензин при расчете за 100 км пробега — 180-220 рублей. При техосмотре в электромобиле не надо тратиться на двигатель — достаточно заменить салонный фильтр, долить антифриз, если нужно, и проверить светотехнику.

Электромобили отлично подходят для схемы каршеринга, так как пользователи этого сервиса привыкли к простым решениям, уверен Юрий Урюков, эксперт ИЦ НТИ «Автонет» Московского политеха. Управление электромобилем легче, так как нет сложной коробки передач, мотор сразу набирает мощность, а машина движется плавно и бесшумно. Но наполнение каршерингов электромобилями сложнее организовать из-за двух проблемных моментов.

Ограниченный запас хода. Этот критерий зависит от стиля вождения человека. Нужно, чтобы люди как-то адаптировали сознание под этот вид транспорта и изменили свои привычки. Будет ли каршеринговый бизнес приучать клиентов к более аккуратному вождению — большой вопрос;

Правильная зарядка машин. Клиенты каршеринга ценят эту услугу за простоту. И в этом опять появляется вызов для владельцев каршеринговых компаний. Ведь для комфортной эксплуатации электрокара придется либо подключать человека к станциям, либо выдавать с собой мобильные генераторы.

Если решить эти задачи на уровне страны так, как это решили в Москве и на Дальнем Востоке, где сейчас наибольшее количество пользователей электрокаров и ЭЗС, то каршеринг может стать инструментом для увеличения популярности электротранспорта, считают некоторые эксперты. Хотя, по мнению Игоря Моржаретто, перспективы электромобилей в каршеринге пока туманны.

«Задача каршеринга и такси — совершить как можно больше поездок в течение дня. В этих сферах важна оборачиваемость, — отмечает Моржаретто. — С нынешним

уровнем аккумуляторов электромобилей — насколько их хватит, не знаю. Главное, потом его долго заряжать. Поэтому электромобиль в каршеринге — это, скорее, такая фишка, приколы: «Я никогда не ездил на электромобиле, дай попробую» или «Я хочу купить электромобиль и интересно протестировать». Но массового варианта я не вижу. Знаю примеры в Европе, например в крупных французских городах пытались ввести, но не пошло».

Прогноз экспертов

Ежегодный кратный, но не взрывной рост рынка. Этот рост — общемировая тенденция. Потребители уже хотят электрокар, не столько потому что он моден, сколько потому что он отличается экологичностью и экономичностью.

Объем продаж в сегменте EV на российском рынке в течение ближайших нескольких лет превзойдет показатели в 20-30 тысяч реализованных моделей, считает Алексей Ледков. А вот Игорь Маржоретто говорит, что в перспективе рынок, который на сегодня составляет 1%, будет не слишком большим:

«Ну будет еще 5% через 5 лет. Пока не появится в стране доступный электромобиль по средней цене — говорить об этом сложно. Ну и, конечно, развитие сети электрозаправок должно быть более серьезным, чем есть сейчас. И какие-то льготы должны появиться более реальные, чем есть сейчас. Скидка на покупку отечественного электромобиля в ¥900 000, которая в общем покрывается процентами по кредиту, или же бесплатный проезд по платной трассе, который уже не действует».

Увеличение ассортимента и количества машин. Основная причина — рост производства электромобилей в Китае и России. Почти все официально работающие китайские автопроизводители заявили о том, что в их линейке в ближайшие год-два появятся электрокары. Все больше российских заводов выпускает свои электрические модели, иногда на базе существующей продукции.

По мнению руководителя аренды в парке электротакси ГК «Нижегородец» Игоря Горна, электромобили перестанут быть чем-то особенным, но все поголовно не переседадут на этот вид транспорта. В том числе, потому что в автопродажах лидируют машины с пробегом, а для рынка электрокаров актуальней продажи новых авто.

Развитие заправочной сети. Российское правительство [поддержало](#) предпринимателей, которые открывают электрические станции зарядки. По факту открытия им субсидируют 60% расходов. При техническом присоединении к станции субсидируют 30%.

Таким образом власти стимулируют покрытие электрическими заправками территории за пределами больших городов. В дополнение к этому совершенствуются строительные нормы для открытия станций. Это, например, позволит размещать зарядки на подземных паркингах.

Все эксперты сходятся в том, что для реализации прогнозов государство должно приложить больше усилий на перечисленных направлениях роста: в поддержке производителей и покупателей электромобилей.

«Все будет зависеть от того, как поведёт себя государство в плане обеспечения — отмечает Юрий Урюков. — Субсидии на покупку приобретения электромобилей и развитие инфраструктуры—это важные факторы, которые способствуют расширению рынка электромобилей и в равной степени способны и загубить этот рынок, потому что сейчас, если выпустить электромобили в свободное плавание, понятно, что они неконкурентоспособны».