

# Экономика региона

## Электрокары рвутся со старта

Рынок автомобилей с электродвигателями активно развивается в России. В Сибири за два последних года он вырос втрое. Сомнений в том, что спрос на электромобили будет расти, у экспертов нет. Отмена пошлины на ввоз этих машин в 2020 году должна стать основным драйвером. Притормозить развитие рынка способно лишь отсутствие необходимой инфраструктуры, которой сегодня в регионах критично не достаточно, считают представители отрасли.

— технологии —

Согласно данным аналитического агентства «Автостат», с 2018 года в Сибирском федеральном округе продажи автомобилей на электротяге выросли в три раза. Если два года назад за пять первых месяцев этих автомобилей было продано 120, то уже в 2020-м за аналогичный период — 386. В целом по России продажи росли медленнее: в 2018 году с января по май электромобилей в стране было куплено 709, в тот же период 2020-го — 1561.

По словам экспертов, Сибирь является лидером по количеству сделок по продаже б/у электрических автомобилей. Москва и Санкт-Петербург — по количеству сделок в сегменте новых машин.

Так, по данным агентства «Автостат», в Сибири с января по май 2020-го продано 13 новых электромобилей и 373 с пробегом (в целом по РФ — 92 и 1469 соответственно). «Для новых автомобилей доля продаж Сибири сопоставима с совокупной долей Москвы, Московской области и Петербурга, а вот на вторичном рынке Дальний Восток и Сибирь делят место в топе продаж, что объясняется логистической доступностью японского рынка, насыщенного электрокарами», — комментирует эксперт digital-консалтинговой компании АИС Степан Агеев.

80% электропарка в Сибири занимает праворульный Nissan Leaf, который перекупщики импортируют из Японии. За ним следуют премиальный Jaguar I-Pace и бюджетный Mitsubishi i-MiEV.

Иркутская область — самый большой региональный рынок б/у электрокаров в РФ по данным за 2019 год (405 продаж). Новосибирская область на пятом месте (137 продаж), а Красноярский край на шестом (124 продажи). «Тенденция к импорту б/у автомобилей, с одной стороны, говорит об интересе россиян к электромобилям, с другой — о слишком высокой цене новых электромобилей для массового спроса», — считает м.н.с. лаборатории инфраструктурных и пространственных исследований Института отраслевых рынков и инфраструктуры РАНХиГС Юрий Евдокимов.

Стоимость Nissan Leaf 2020 года выпуска под заказ в Новосибирске обойдется в 3,5 млн руб. Подержанная модель Nissan



Сибирь является лидером по количеству сделок по продаже б/у электрических автомобилей

Leaf 2018–19 года в базовой комплектации с рук — от 1,5 млн руб.

Электрокары завоевывают популярность, вслед за этим мировые автопроизводители увеличивают ассортимент и добавляют к традиционной линейке автомобилей с бензиновым двигателем электрические модели. Так, Volkswagen представит последнее поколение ДВС в 2026 году, Renault-Nissan обещают полностью перейти на производство автомобилей, работающих на электричестве, к 2027 году. Volvo анонсировала, что не будет выпускать автомобили с ДВС уже с конца 2019 года. Таким образом, разрыв в продажах между электромобилями и машинами на бензине/газе будет сглаживаться, и к 2027 году может вовсе стать 50/50», — отмечает президент Русско-Азиатского Союза промышленников и предпринимателей Виталий Манкевич.

### От любви до зарядки

Рынок развивается, однако, по мнению экспертов онлайн-ресурса «Авито авто», в России электромобили пока удел городов-миллионников. «В нашей стране доля электроавтомобилей растет медленно, потому что на данный момент это больше имиджевая история, нежели практичный выбор, который нам ближе», — прокомментировали в пресс-службе компании. Для сравнения: в США за 2019 год было продано более 200 тыс. новых электромобилей, а в России — около 250 шт.

Тем не менее, электромобиль входит в повседневную жизнь россиян. Его чаще выбирают как городской экономичный транспорт

для поездок на работу и по городу, расход которого в среднем составляет 200–400 км в день. «Запас хода Nissan Leaf с аккумулятором на 40 кВт/ч составляет примерно 350 км. Tesla Model S P100D имеет емкость батареи в 100 кВт/ч и способна проехать на одном заряде около 500 реальных км. Зарядка этих авто по московскому тарифу обойдется от 160 руб. в месяц», — говорит Виталий Манкевич.

В Новосибирске стоимость зарядки владельцев электромобилей оценивают в 300 руб. в месяц. «Если рассматривать как второй автомобиль для города — преимущество есть», — уверен владелец электрокара Nissan Leaf 2013 года выпуска с аккумулятором на 24 кВт/ч из Новосибирска Алексей Китаев. «Мой дневной пробег — 70 км, что с лихвой покрывает мои потребности. При этом расходы на бензине/газе будут сглаживаться, и к 2027 году может вовсе стать 50/50», — отмечает президент Русско-Азиатского Союза промышленников и предпринимателей Виталий Манкевич.

Основные преимущества электромобилей — это более дешевая эксплуатация за счет экономии на обслуживании, подчеркивают участники рынка. «Один км на электротяге стоит в 8–10 раз дешевле. Кроме этого, ТО для электромобилей происходит значительно реже — не нужно менять масло, колodки и т.д. Они меньше ломаются — нет такого количества сложных узлов, и они не зависят от качества топлива», — объясняет основатель проекта 24auto.ru Артем Потехин.

Недостатки эксплуатации электрокара в то же время заключаются в ограниченном температурном режиме (оптимальная температура эксплуатации, которая не сказывается на энергоресурсе, — от +20 градусов до –20) и отсутствии инфраструктуры для этого сегмента в регионах. «Российская ин-

фраструктура не позволяет использовать повсеместно такой вид транспорта: если в Москве, Петербурге и других городах-миллионниках почти везде есть заправки для таких автомобилей, то малые города вынуждены отказываться от электрокара, хотя средства порой позволяют купить и Jaguar, и Tesla», — убежден Виталий Манкевич.

Развитие инфраструктуры для электрокаров в Сибири сегодня называют зачаточным. В крупных сибирских городах зарядок для электромобилей редко больше десятка. По данным карты-справочника 2ГИС, в Новосибирске официальных электростанций для авто — две. «Между городами зарядки есть, но это, скорее, экзотика, и очень часто они просто не работают. В целом инфраструктуру можно признать практически нулевой. По городу ездить можно, по межгороду — уже нет», — говорит Артем Потехин.

Обилие многоэтажной застройки и вместе с тем отсутствие возможности зарядить автомобиль препятствуют развитию электрокаров. «В Америке и в Европе многие люди живут в собственных домах или таунхаусах, благодаря многолетней культуре жить на „собственном клочке земли“, низким ипотечным ставкам и простоте передачи займа при продаже недвижимости. А когда у тебя есть собственный гараж в доме и место для подзарядки, то гораздо легче сделать выбор в пользу электрокара», — считает аналитик автомобильного сайта «Дром» Евгений Поликутин. В начале 2019 года среди пользователей сайта проходил опрос «У вас есть место, где вы могли бы регулярно заряжать электромобиль?» В нем приняли участие 15 тыс. человек со всей России. По результатам опроса 31,5% сибиряков ответили «Да», еще 33,5% выбрали вариант «Если понадобится, что-нибудь придумаю». 35% респондентов из Сибири проголосовали за вариант «Нет, без шансов».

«С учетом падения покупательского спроса в России, неудобства подзарядки электрокара вне собственного гаража и невозможности отправиться в автопутешествие на большие расстояния, при прочих равных средний потребитель отдаст предпочтение машине на бензине. Электрокары берут люди, с одной стороны, убежденные и желающие купить именно такую машину, а с другой — те, кто может себе позволить не только купить, но и обслужить электрокар», — уверена управляющий партнер аналитического агентства WMT consult Екатерина Косарева.

Представители автомобильной отрасли отмечают: развитие инфраструктуры повлечет за собой развитие рынка и приход новых игроков и сервисов.

### Зеленое будущее

Чтобы спрос на электромобили вырос, необходимо не только развивать инфраструктуру, но и стимулировать население. В России первые шаги для этого были сделаны только в этом году: в мае в стране обнулили пошлину на ввоз машин на электротяге. Нулевая ставка будет действовать по 31 декабря 2021 года и применяться при импорте электромобилей как юридическими, так и физическими лицами. «Это положительное скажется на динамике рынка благодаря снижению конечной, отпускной цены. Возможно, это подстегнет производителей увеличить представленный в РФ модельный ряд, в том числе бюджетными брендами, поскольку они станут конкурентоспособными по стоимости», — полагает Степан Агеев. В среднем пошлина составляет 15% от стоимости автомобиля. Предполагается,

именно на столько должна упасть стоимость электрокара.

В то же время взрывных продаж эксперты не прогнозируют. «Нулевая пошлина на ввозимые в РФ электромобили вряд ли даст рост их продаж в разы, к тому же у тех, кто торгует автомобилями, есть и другие расходы. Поэтому в данном случае, скорее, речь может идти о постепенном увеличении продаж электромобилей, причем для стабильного их роста одного лишь отсутствия пошлины мало, необходимы и шаги по развитию инфраструктуры для них, и принятие других стимулирующих мер, и проведение широкой информационной и образовательной кампании в стране», — считает ведущий эксперт УК «Финанс менеджмент» Дмитрий Баранов.

Эффективными могут быть и другие меры, по примеру других стран — льготы по налогам и бесплатные парковки для владельцев электромобилей, отмечают эксперты. «Так, например, в Китае продажи электромобилей ежегодно увеличиваются примерно на 50% благодаря госпрограмме по стимулированию продаж, развитию зарядной инфраструктуры. Для нашего рынка, в сегменте электромобилей, необходимы инвестиции в инфраструктуру зарядных станций, электроэнергия у нас недорогая», — комментирует директор «Ауди авилон» Ренат Пюкеев. В России пока отсутствуют государственные программы стимулирования этой отрасли, поэтому регионы во многом действуют самостоятельно. В Кузбассе, например, уже отменен транспортный налог на электромобили.

Бизнес заинтересован в развитии инфраструктуры, но при условии, что реализация проектов поддержат и региональные власти, и федеральный центр. «К таким мерам можно отнести, например, компенсацию разницы в тарифах или отнесение деятельности оператора зарядной инфраструктуры к категории, приравненной к населению, льготные ставки кредитов на строительство объектов зарядной инфраструктуры», — говорит директор по связям с общественностью, начальник Департамента «Сети Сибири» Анастасия Дулитавенко. Компания сегодня реализует программу развития электрозарядной инфраструктуры в регионах Сибири. В частности, холдинг намерен установить в городах быстрые и медленные электрозарядные станции (ЗЭС) у торговых и бизнес-центров и на АЗС. В перспективе зарядки должны появиться у придорожных отелей и кафе.

На начало 2020 года в регионах присутствия компании установлено 19 зарядных станций. Больше всего (9 станций) — в Кемеровской области. В течение полугодия холдинг оборудует еще две станции — в Новокузнецке и в Горном Алтае.

В ближайшем будущем полного перехода на электромобили в России не случится, считают эксперты. Этому сегодня препятствует множество факторов, решить которые предстоит государству в ближайшее время. Тем не менее, рынок растет, а вместе с спросом увеличивается и предложение. В конечном итоге это благоприятно скажется на экологии, несмотря на то, что вопрос с утилизацией аккумуляторов и накопительных емкостей не решен, вред от использования электромобилей гораздо ниже в сравнении с транспортным ДВС. Более того, в перспективе 10–15 лет участники рынка ожидают появления массового электрокара, работающего на солнечной батарее, что станет еще одним драйвером для отрасли.

Лолита Белова

## Все меньше и меньше

— тенденции —

9 Но есть и компании, которые в период пандемии не только выстояли, но и существенно выросли. Управляющий и сооснователь сервиса доставки продуктов iGooods Григорий Кунис рассказывает, что во время коронавируса многие компании из сферы обслуживания и гостеприимства вынуждены были сокращать штат, а на рынке e-grocery, наоборот, не хватало курьеров и сборщиков продуктов. «В марте и апреле спрос на доставку продуктов вырос в 20 раз, курьеров не хватало. Мы предложили офлайн-бизнесам, которые не могли работать во время пандемии, временно передавать нам сотрудников, чтобы люди могли сохранить зарплату», — рассказал господин Кунис. За период пандемии штат службы доставки iGooods увеличился более чем в два раза, в Новосибирске набор персонала продолжается из-за возрастающей нагрузки и расширения зоны доставки.

«Несмотря на то, что малому бизнесу было нелегко, все могло быть еще хуже. В Сибири не было такого жесткого и долгого карантина, как в европейской части России или Москве. Трафик в торговых сетях не так сильно снизился, как мог бы, но спад все равно был ощутимым. Мы смогли обеспечить присутствие на-

шей продукции на всех онлайн-площадках и удовлетворить спрос. Результатом этих мер стал взрывной кратный рост онлайн-продаж», — рассказывает генеральный директор компании Vasco, которая занимается производством снеков, Артем Парфенов.

### Восстановление началось

Как только ограничительные меры ослабли, бизнес начал восстанавливать свои позиции. В первую очередь это видно по росту числа вакансий. Управляющий директор «Авито работа» Артем Кумпель отмечает: в целом в малом и среднем бизнесе в середине июня в Новосибирске было опубликовано на 31% больше вакансий, чем в середине апреля — пиковое время карантинных мер. Сильнее всего выросла сфера «Госслужба, НКО»: вакансий в ней стало больше на 250%. Кроме того, высокие темпы роста отмечены в сфере «Охрана, безопасность» (+114% вакансий за месяц) и в сферах «Искусство, развлечения» и «Строительство» (на 50% больше).

Несмотря на положительную динамику и меры поддержки правительства, восстановление МСБ вряд ли будет быстрым. Андрей Аношин уверен, что отмена карантинных ограничений не вернет малый бизнес Сибири к жизни мгновенно, и даже помощь государства не сможет

переломить этот тренд. «Компенсация издержек государством доступна не всем, к тому же она не покрывает ущерб, нанесенный карантинными мерами. По факту меры, принятые государством для поддержки предпринимательства, слабо применимы в отношении игроков из сферы малого бизнеса», — пояснил эксперт.

«В этом году мы столкнулись с уникальной ситуацией, когда заморозили абсолютное большинство предприятий. И хотя динамика позитивная, и предприниматели возвращаются к активной деятельности, необходимо четко понимать, что это именно восстановление, а не динамичный рост. На фоне сни-

жения покупательской способности стоит ожидать перетекания предприятий СМБ в сегмент „эконом“, так как премиум-услуги или продукты будут пользоваться меньшей популярностью», — прокомментировал господин Кумпель.

«Если говорить о будущем бизнеса, то долгие все восстанавливаться будут наиболее пострадавшие отрасли (сфера услуг, ориентированных на физлиц, и большая часть розничной торговли). Все остальные направления, мы ожидаем, восстановятся и вернуться к прежнему обороту к концу года. Мы уже видим, как восстанавливаются обороты у большинства наших клиентов. Предприниматели уже оптимизировали свои

затраты, внедрили новые диджитал-решения, нашли новые ниши — с этим исходными данными бизнес будет двигаться дальше», — сделала прогноз Мария Горенко.

Таким образом, несмотря на то, что малый бизнес в Сибири обещался гораздо меньшими потерями,

чем в центральной части России, вернуться в докризисные масштабы ему будет сложно. При этом предприниматели оправданно делают ставку на развитие служб доставки и активно внедряют цифровые сервисы.

Маргарита Решетинская

Количество микро- и малых предприятий в Сибири в разрезе отраслей, 2020

Отрасль	Число предприятий на 5.01.2020 г.	Число предприятий на 5.07.2020 г.	Снижение в %
Деятельность финансовая и страховая	4830	4365	10%
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	169	153	9%
Деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений	6158	5605	9%
Предоставление прочих видов услуг	28015	25533	9%
Образование	4546	4153	9%
Строительство	49971	45711	9%
Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги	20973	19204	8%
Добыча полезных ископаемых	1415	1300	8%
Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	221496	204098	8%
Обрабатывающие производства	42376	39139	8%
Водоснабжение, водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	2350	2174	7%
Деятельность профессиональная, научная и техническая	43322	40093	7%
Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	1756	1628	7%
Деятельность в области информации и связи	16200	15131	7%
Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство	23347	21865	6%
Деятельность гостинич и предприятий общественного питания	15921	15085	5%
Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	7423	7065	5%
Деятельность по операциям с недвижимым имуществом	37691	35939	5%

Источник: разработчик онлайн-сервисов для бухгалтерии и бизнеса «СБК Контур».

### СНИЖЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА МИКРО- И МАЛЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В НОВОСИБИРСКЕ, 2020 Г.

ИСТОЧНИК: РАЗРАБОТЧИК ОНЛАЙН-СЕРВИСОВ ДЛЯ БУХГАЛТЕРИИ И БИЗНЕСА «СБК КОНТУР».

