

авто | коммерческий транспорт

Российский транспорт поставили на зарядку

Правительство РФ утвердило «Концепцию по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года». Как это скажется на жизни российского автовладельца и автомобильном бизнесе в целом, выяснял **Валерий Чусов**.

— тенденции —

Утвержденная распоряжением правительства РФ 23 августа 2021 года концепция довольно подробно проработана — 26 страниц текста и «дорожная карта» на 11 страницах. В ней рассматриваются различные сценарии, а целевые показатели установлены не только для итогового 2030-го, но и промежуточные на 2024-й. Так, суммарное производство электромобилей в России за 2022–2024 годы должно достигнуть 25 тыс. штук, а число зарядных станций к началу 2025 года — 9400. Для 2030 года в концепции рассматривается три сценария: по инерционному — общее число электромобилей не превысит 540 тыс. единиц, по сбалансированному — 1,4 млн, а по сценарию ускоренного развития — 3,23 млн.

Эффект низкой базы

Приведенные в документе цифры впечатляют, особенно если сравнить их с сегодняшними. На начало нынешнего года, по данным агентства «Автостат», в России было зарегистрировано 10 836 легковых электромобилей, а также более 700 электробусов. Почти все легковые электромобили импортные, за исключением сотни отечественных Ellada. А вот электробусы в основном отечественного производства — парк московских автобусов с электроприводом состоит из 700 «КамАЗов» и «ЛиАЗов», а в Нижнем Новгороде эксплуатируются несколько «Газель e-NN». В Самаре в течение 14 месяцев, до мая 2021 года, эксплуатировали белорусский электробус, а после истечения срока контракта вернули производителю.

Дело, впрочем, не в абсолютных числах, а в процентном соотношении. Те самые 11 тыс. «электричек», зарегистрированных в России, растворяются в море из 42 млн автомобилей в стране — примерно четверть промилле от общего количества. Проданные в 2020 году 687 новых электромобилей — 0,04% от общих продаж в 1,6 млн новых легковых и легких коммерческих автомобилей. Низкий интерес к электромобилям понятен: все упирается в цену. Самый доступный по цене в РФ китайский JAC iEV7S стоит 2 млн 499 тыс. руб. И это притом что в России и Таможенном союзе отменены ввозные пошлины для них. Конечно, владелец сможет сэкономить — в Москве для автомобилей с электроприводом отменены транспортный налог и плата за парковки, к тому же зарядка может быть бесплатной. Хотя на периодическое техоб-

служивание все-таки придется приезжать к дилеру — требуют замены масла в редукторе ведущего моста и тормозная жидкость, расходы на эксплуатацию электромобиля все же ощутимо ниже, чем у автомобиля с двигателем внутреннего сгорания (ДВС). Но вряд ли эта экономия существенна для покупателя электромобиля, который всегда существенно дороже своего бензинового или дизельного аналога.

Экономии считают важным фактором многие покупатели подержанных электромобилей. Именно поэтому приобретение импортного секонд-хенда становится все более распространенной практикой на Дальнем Востоке и в Сибири. Уже в 2018 году в Приморском крае было 415 электромобилей — больше, чем в Москве и Московской области вместе взятых. А хитом парка электромобилей в РФ стал Nissan LEAF, который в течение нескольких лет был лидером по объему производства в мире и популярен в Японии. Сейчас его можно купить в России по цене от 300 тыс. до 2 млн руб. в зависимости от года выпуска. В прошлом году в России было приобретено 5273 электромобилей с пробегом, это почти в 10 раз больше, чем новых.

Эксплуатация подержанных электромобилей — превосходная демонстрация возможности нормальной работы такого транспорта в России. Они самим фактом своего существования развеивают опасения покупателей о коротком сроке службы батареи и ее неработоспособности в холодном климате. Как показал опыт эксплуатации Tesla, она может проехать без замены батарей до полумиллиона километров — не каждый двигатель внутреннего сгорания сможет выдержать такой про-



бег. Правда, на некоторых электромобилях раньше, чем батарее, приходится заменять тяговые электродвигатели. Но у обычного автомобиля куда больше узлов, которые могут выйти из строя и нуждаются в контроле и обслуживании.

Как уже писал „Ъ“, в сентябре ВТБ и Газпромбанк начали выдавать кредиты на покупку электромобилей по сниженной ставке — под 3,0% и 3,9% годовых. В концепции предусмотрено выделение субсидий для российских кредитных организаций, выдающих такие кредиты. Правда, срок внесения изменений в соответствующее постановление — декабрь 2021 года, так что пока банки предлагают такие кредиты по своей инициативе.

Вопрос питания

Главная проблема, с которой сталкиваются владельцы электромобилей, — сложности с зарядкой. Теоретически заряжать аккумуляторы можно и от бытовой сети, но мощность такой зарядки невелика, и если речь идет о современном электромобиле с батареей большой ем-

кости, да еще зимой, то для полной зарядки могут понадобиться до 15 часов и более. К тому же большинство россиян живут в многоквартирных домах, и протянуть зарядный кабель через окно со второго этажа и выше задача непростая: и кабель нужен длинный, и не всем соседям это понравится. Как показал опыт использования электрических предпусковых подогревателей в Сибири, такие решения могут привести к штрафам за нарушение правил противопожарной безопасности.

Теоретически можно оборудовать собственную зарядную станцию в доме или на предприятии, где работает владелец (которым он, скорее всего, руководит или владеет сам), но и тут нужна довольно большая мощность. Поэтому развитие сети зарядных станций также отражено в концепции, и для этого предусмотрен ряд мер, в том числе снятие ограничений на размещение на закрытых стоянках аккумуляторных батарей, не выделяющих газов при подзарядке, а также стандартизации зарядной инфраструктуры. Подобно программе по разви-

тию использования газомоторного топлива, предусмотрена разработка правил предоставления субсидий на развитие зарядной инфраструктуры и определение перечня территорий и дорог федерального значения для создания инфраструктуры для зарядки.

При использовании электромобиля для поездок примерно по одним и тем же маршрутам можно найти близлежащие зарядные станции. А вот дальние поездки или просто визит в незнакомый район Москвы надо тщательно планировать, и это может быть непросто. Точное количество и расположения зарядных станций неизвестно — на разных картах и в разных приложениях они отображаются по-разному. Установить зарядную станцию намного проще, чем АЗС, но еще проще ее отключить или убрать. Даже если пользование бесплатное, для подключения необходимы регистрации и наличие карточки клиента или приложения. Разъемы для подключения у разных моделей электромобилей разные — в мире действуют несколько стандартов, и электромобили в России из разных регионов, и может оказаться, что именно у этой зарядной станции разъем неподходящий. Пока речь идет о десятках тысяч электромобилей на всю страну, это не носит критического характера, но при увеличении их количества это станет существенным недостатком. Тогда количество станций станет значимой проблемой: когда для зарядки машина должна стоять на месте несколько часов, это значит, что другой электромобиль вынужден столько же ждать своей очереди. Или искать другую с риском разрядиться в пути.

В концепции указано, что из 9,4 тыс. зарядных станций в 2025 году 2,9 тыс. должны быть быстрыми. А в 2030-м число станций должно быть доведено до 72 тыс., из них

28 тыс. — быстрые. Таким образом, на одну зарядную станцию будет приходиться от 7,5 электромобиля (по инерционному сценарию) до 45 (по сценарию ускоренного развития). Впрочем, сам факт прироста числа электромобилей должен сыграть стимулирующую роль и для развития инфраструктуры: спрос диктует предложение. Тут также позитивный эффект должен дать рост импорта подержанных электромобилей — электроэнергия им нужна точно такая же, как и для новых.

По маршрутам

Проблемы неразвитости зарядной инфраструктуры намного проще избежать при коммерческом использовании электротранспорта — электробусов, развозных фургонов. Их маршруты и график работы predetermined, и можно предусмотреть время и место для зарядки. Кроме того, для такого транспорта цена имеет меньшее значение — перевозчики часто приобретают технику в лизинг, и использование экологически чистого транспорта можно стимулировать налоговыми и другими льготами.

Можно предположить, что именно электрификация общественного транспорта, как это уже происходит в Москве, станет серьезным стимулом для российского производства электромобилей. На нем можно будет отработать и технологии производства и, что немаловажно, утилизации аккумуляторных батарей.

В концепции также отмечено, что сниженные эксплуатационные затраты на электромобили приводят к тому, что даже при высокой цене он окупается быстрее, чем машина с ДВС. Но для этого у него должны быть достаточно большие пробеги — не менее 45 тыс. км в год в течение не менее чем пяти лет. Такие пробеги могут обеспечить такси, которые прямо упомянуты в концепции. Кроме того, рационально будет использовать электромобили в каршеринге: в этот режим эксплуатации вполне вписывается необходимость стоять на подзарядке, а потребители могут стимулировать оставлять машину на зарядной станции скидками. Каршеринг электромобилей может также служить инструментом для знакомства водителей с новой техникой.

В целом концепция описывает решение практически всех вопросов, возникающих на пути электрификации автопарка. Сторонники электромобилей, возможно, будут огорчены пессимистическими оценками доли электромобилей в парке в 2030 году, но полный переход на электропривод в обозримом будущем не планирует ни одна страна. Разве что Коста-Рика поставила целью отказаться от всех видов ископаемого топлива в 2050-м. Но в стране площадью в 50 раз меньше нынешней Москвы и с энергетикой, в которой 85% энергии дают ТЭС, это гораздо проще, чем в России. А нам лучше идти и ехать своим путем.

Машины поедут за чужой счет

— аналитика —

Финансовые услуги на российском авторынке становятся все более востребованными: в нише грузовиков доля продаж в лизинг превысила 70%, а в сегменте легковых автомобилей в кредит приобретается почти каждая вторая машина. Экспертов, однако, настораживает рост проблемных активов в лизинговых и кредитных портфелях финансовых компаний.

Ключевые типы финансовых услуг на авторынке — автолизинг и автокредитование — продолжают динамичный рост. По данным аналитического агентства «Эксперт РА», за последние пять лет объем рынка автолизинга в России вырос почти втрое — с 200 млрд руб. в 2015 году до 580 млрд по итогам прошлого года. В прошлом году рост автолизинга не остановили даже пандемийные ограничения, и по итогам 2020-го услуги автолизинга показали пусть небольшой, но все же прирост в 1,7%. Согласно прогнозу КPMG, по итогам текущего года рынок этих услуг в России увеличится на 29% и достигнет 747 млрд руб., а в 2022-м вырастет еще на 25%, до 934 млрд руб.

Коммерческий прорыв

Самая большая доля использования автолизинга наблюдается в продажах коммерческих автомобилей. Лидируют здесь грузовики: по оценкам КPMG, доля лизинга грузового транспорта в России по итогам прошлого года превышает 71%. Процент про-

даж других типов авто в лизинг существенно отстает от этого показателя: доля продаж легких коммерческих авто (LCV) в 2020 году составила 31%, доля реализации легковых авто в лизинг в прошлом году и вовсе отмечена на уровне 9,6%. «Автолизинг продолжает расти опережающими темпами, покупатели прибегают к нему в том числе из-за высокой за кредитованности как физических лиц, так и предпринимателей», — говорит генеральный директор компании «Газпромбанк Автолизинг» Лилия Маркова. — Растет и проникновение этого инструмента: если в 2017 году автолизинг использовал 37% получателей легкой коммерческой и грузовой техники, то в 2020-м эта доля увеличилась почти вдвое. Среди прорывных направлений, где наиболее активно используются лизинговые схемы владения автомобилями, интернет-торговля и доставка, а также строительство».

В сегменте коммерческих автомобилей лизинг продолжает развиваться за счет значимых преимуществ использования такого инструмента приобретения машин для корпоративных пользователей. Как известно, автомобиль в лизинге, находясь на балансе лизингодателя, позволяет существенно сэкономить на налоговых и прочих выплатах. При этом лизинговая компания обычно берет на себя все расходы, в том числе покупку, продажу, регистрацию, страхование, ремонт и техническое обслуживание автомобиля, что, по некоторым оценкам, может привести к экономии до 30% затрат при управлении парком авто-

мобилей по сравнению с автопарком, находящимся в собственности.

В нише легковых авто доля лизинга в России все еще мала по сравнению с развитыми странами: например, в Нидерландах лизинг в сегменте легковых авто достигает 52%, в Дании — 43%. Но развитие лизинговых схем на российском рынке подстегивают новые формы мобильности: рост популярности каршеринга, такси авто по подписке. Компании, представляющие эти услуги, активно пользуются лизингом, при этом и сами лизинговые компании в последнее время начинают предоставлять услуги пользования машинами по подписке.

Надеются участники рынка и на возобновление государственных программ поддержки лизинга в России, на которые в 2020 году было выделено 10,5 млрд руб. В текущем году господдержка была приостановлена, но ее обещают возобновить в 2022-м. Также все еще существенным сдерживающим фактором развития автолизинга в России остаются консервативные взгляды российских потребителей. «Предпочтение российского потребителя владеть имуществом на правах собственности, а не аренды, продолжает быть существенным фактором, сдерживающим развитие лизинга», — говорит в недавнем исследовании КPMG „Автолизинг в России: текущие тенденции и среднесрочный прогноз развития“. — В отличие от развитых зарубежных стран, в России отношение к активу иное. Актив воспринимается больше как инвестиция, поэтому потребитель склонен пользо-

ваться автокредитованием как более привычным для него инструментом, предполагающим переход актива в собственность по окончании действия договора. При этом ожидается, что предпочтения потребителей будут постепенно трансформироваться вслед за глобальными трендами, что положительно скажется на развитии автолизинга в России».

Болезни роста

Динамично в последнее время развивается и рынок автокредитования, который в текущем году в России вышел на рекордные показатели. Так, по данным Национального бюро кредитных историй (НБКИ), весной нынешнего года ежемесячный объем выдаваемых автокредитов превысил 105 тыс. единиц, что является лучшим показателем за последние два года. При этом рекордных значений достигает и средний размер автомобильных кредитов: весной нынешнего года он впервые превысил миллион рублей, приблизившись к знаменанию 1,02–1,05 млн руб., что на 20% больше, чем в начале прошлого года, когда в среднем заем на покупку автомобиля в России составлял 800 тыс. руб. Неуклонно растет и доля купленных в кредит автомобилей: по оценкам НБКИ, с 2018 по 2020 год она выросла с 40% до 44%, а в текущем году ее значение достигло уже 46%.

Однако наряду с развитием рынка финансовых услуг его участники вынуждены констатировать, что здесь наблюдается рост проблемных активов, когда клиенты оказываются не в силах выплачивать лизинговые или кредитные платежи.

Так, на лизинговом рынке, по оценкам агентства «Эксперт РА», доля проблемных активов в портфеле лизинговых компаний в ушедшем году составила 20%, а в абсолютном выражении с конца 2019-го увеличилась на 70%. Сложности с возвратами займов сейчас наблюдаются и на рынке автокредитования: по данным НБКИ, по итогам прошлого года доля автокредитов с просрочкой составила 7,5%, что на 1,2 процентных пункта больше, чем в 2019-м. А в нынешнем году доля просроченных автокредитов достигла уже почти 9%. Растут объемы просроченной задолженности и в абсолютных значениях: по оценкам кредитного бюро «Эквифакс», в 2020 году заемщики по автокредитам не вернули банкам 10,3 млрд руб., что на 22,6% больше, чем годом ранее.

Финансовые институты стараются застраховать свои риски: весной прошлого года доля одобрения автокредитов в России упала до минимума — чуть больше 25%. В нынешнем году положение понемногу улучшается: доля одобренных автокредитов по итогам первого квартала 2021 года поднялась уже выше 40%, но будет ли она расти дальше — вопрос открытый. Растут и ставки по автомобильным кредитам: по данным Центрбанка, в середине текущего года автокредит на новую машину на срок от года до трех лет обходился в среднем в 12,2% годовых, на срок свыше трех лет — 13,87%, а кредит на срок менее года средняя ставка составлял 9,27%. Эти показатели выше, чем было еще полгода назад: например, еще в первые месяцы 2021-го в среднем

автокредит на срок от года до трех лет стоил 10,45% годовых, то есть дорожал более чем на 2%.

«Считается, что практически каждый гражданин, который имеет паспорт, прописку, официальное трудоустройство и необходимый уровень доходов, может с легкостью взять в банке автокредит, однако сейчас это не так, — говорит первый заместитель генерального директора автодилера „Автодом“ Александр Арзамов. — Более половины клиентов, подающих заявки на автокредит, в настоящее время получают отрицательный ответ. Самой распространенной причиной для отказа является низкий уровень официальных доходов, которому есть подтверждение. С большой осторожностью кредиторы также относятся и к существенно завышенному зарплате в необходимом периоде, которая указана в справке о доходах. Такие документы часто выдают ИП или небольшие компании по просьбе своих работников. Нередко в качестве причины отказа встречается уличение заемщика в предоставлении ложной информации о себе. Сложности возникают и у клиентов, имеющих задолженность по налогам, штрафам, алиментам и даже коммунальным платежам. Но все же рынок финансовых услуг на российском авторынке в ближайшее время будет развиваться достаточно динамично. Если клиент имеет хорошую кредитную историю и обладает необходимым доходом, то получить кредит на приобретение нового автомобиля или авто с пробегом достаточно просто».

Владимир Арапов