

Пересаживаемся на «электрички»: куда движется белорусский рынок электромобилей

Прошлый год стал прорывным для мирового рынка электрокаров. По данным Международного энергетического агентства (МЭА), в 2023 г. было продано около 14 млн электромобилей (это на 35% больше, чем годом ранее). В текущем году тенденция сохранится: по мнению некоторых аналитиков, продажи «электричек» составят до 17 млн штук. Поддержит ли Беларусь мировой тренд, почему китайские электрокары так популярны в нашей стране и с какими проблемами сталкиваются их владельцы, узнала журналист «ЭГ».

ВРЕМЯ ЭЛЕКТРОКАРОВ

Довольно долго электромобиль был дорогой игрушкой для премиум-сегмента. Такую технику выбирали так называемые ранние последователи. Но в последний год ярко проявился новый тренд: электрокары начали уходить в массовый сегмент. Об этом говорит рост их продаж по всему миру. Так, в I квартале 2024 г. их было продано практически столько же, сколько за весь 2020 год.

Второй тренд – на рынке «электричек» начал доминировать Китай. По данным того же МЭА, в 2023 г. большинство продаж электромобилей пришлось именно на Китай (60%), у Европы 25%, у США – 10%.

А что в Беларуси? В нашей стране со статистикой по электромобилям ситуация обстоит сложнее, объяснил директор коммерческого отделения «Атлант-М Электромобили» Алексей Власов во время круглого стола, организованного компанией.

«Мы стараемся различными методами смотреть на цифры. Например, есть статистика БАА, но она включает только официальные продажи дилеров. И там практически нет «электричек», большинство из которых завозится в страну по параллельному импорту. Только несколько игроков сейчас завозят машины по официальным каналам», – отметил эксперт.

Так, по данным БАА, в 2023 г. дилеры продали около 420 электромобилей. План на 2024 год более амбициозный – в ассоциации ожидают, что будет продано около 1900 «зеленых» авто.

Эта статистика также не учитывает машины, ввезенные частными лицами. К примеру, до сих пор в первоначальном виде работает Указ от 10.04.2019 № 140 «О возмещении таможенных пошлин, налогов», по которому «льготники» (например, многодетные семьи или инвалиды) могут завозить из-за границы автомобили с возмещением от государства половины таможенных пошлин. Довольно часто именно таким образом в страну попадают и электрокары.

По словам А. Власова, более адекватно оценить ситуацию помогают данные из базы электронных паспортов транспортных средств (ЭПТС). Статистика и там не идеально точная, данные могут обновляться с опозданием, но общую картину она дает. Так, за май в базу ЭПТС добавилось 3994 авто, из них 664 – электромобили и последовательные гибриды.

«Это абсолютный рекорд в структуре и доле рынка – 16,6%, т.е. каждый шестой автомобиль, проданный в республике, был в какой-то мере электрифицирован», – пояснил эксперт.

Представитель «Атлант-М» отметил, что в I квартале 2024 г. авторынок в стране немного замер, но затем он очень резко «ожил» и бьет рекорды, в т.ч. и по продажам электромобилей.

Анна Светлова. Пересаживаемся на «электрички»: куда движется белорусский рынок электромобилей

«На данный момент за 2023 год (почти окончательно) регистрации «зеленых номеров» составили 1894 штуки, а за 5 месяцев 2024 г. – уже 1920. Эта цифра пока заниженная, но уже больше, чем за весь прошлый год. В топ-10 – четыре «зеленых» бренда (Voyah, BYD, Nissan и Lixiang)», – пояснил он.

Особенно заметно переформатирование в премиум-сегменте: на первые места там вышли бренды Lixiang и Zeekr, а электромобили занимают долю 59% всего сегмента.

Еще одним источником информации о количестве «электричек» в Беларуси можно считать приложение сети зарядных станций для электромобилей Malanka (принадлежит ПО «Белоруснефть»). Сейчас там зарегистрировано около 13 тыс. пользователей. При этом в дальнейших прогнозах представители сети Malanka весьма оптимистичны и ожидают, что к 2030 г. по белорусским дорогам будут ездить около 300 тыс. электрокаров. А. Власов более осторожен и считает, что цифра будет меньше. При этом эксперт прогнозирует, что 50% продаваемых в стране авто к этому моменту все же будут электрическими.

В целом, этот год и следующий – лучшее время для покупки электромобиля в Беларуси: до конца 2025 г. будет действовать целый ряд льгот (освобождение от НДС, инвестиционные вычеты, таможенные льготы при ввозе «зеленых» авто в страну).

«Давайте сравним электромобиль и авто с двигателем внутреннего сгорания. В стоимости «электрички» практически нет налогов и пошлин, в ДВС до 60% стоимости – это НДС, растаможка и повышенный недавно утильсбор. Пока эти льготы есть, ими надо пользоваться», – подчеркнул А. Власов.

Электромобили планируется выпускать и в Беларуси. Отечественный электрокар уже существует в виде экспериментального образца, над его созданием работают специалисты Национальной академии наук.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР VS ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ

Китайские электрокары доминируют не только на мировом рынке, но и в Беларуси. Это хорошо видно, в т.ч. и по статистике продаж «Атлант-М Электромобили». За 5 месяцев текущего года здесь продан 141 «зеленый» автомобиль (план на год – продать 500 электрокаров). При этом 50% продаж пришлось на китайский бренд BYD, еще по 15% ушли к Lixiang и Zeekr. Оставшуюся «двадцатку» разделили остальные бренды (в портфеле компании есть, к примеру, гибриды от Lexus и Toyota, электрокары Jaguar и Volkswagen).

При этом речь идет исключительно о тех машинах, которые завезли по параллельному импорту. Официальных представительств того же BYD в стране нет, ближайшие расположены в Казахстане и Узбекистане. С «электричками» Zeekr ситуация обстоит несколько иначе: в Беларуси есть официальный дилер – «Атлант-М Британия», расположенный в Минске на ул. Лещинского. Там можно купить электрокар, уже адаптированный к нашему рынку.

Почему это важно? В комментарии «ЭГ» А. Власов рассказал, с какими проблемами к ним сейчас обращаются владельцы китайских электромобилей. Львиная доля обращений связана с регламентными работами, но есть и определенные сложности, которые можно поделить на две группы. Первая – это проблемы с управлением программным обеспечением (обновлением машины, русификацией). К примеру, у BYD есть английский язык по умолчанию, и это еще один аргумент в их пользу. У Lixiang все программное обеспечение только на китайском, у Zeekr есть машины с ПО на английском, но есть и только китайские модели. Не всем

пользователям это нравится, поэтому некоторые готовы русифицировать электрокары самостоятельно. И это приводит к проблемам с ПО.

«Люди делают что-то по незнанию или на свой страх и риск: как раньше «взламывали» телефоны, так сейчас «взламывают» машины. Это всегда рискованная история. Мы в качестве эксперимента тоже попытались русифицировать Zeekr самостоятельно и получили проблему: стал очень долго загружаться экран. В итоге вернули обратно английский и китайский. Это ненормальная ситуация. Нам всем хотелось бы получать официальные машины по официальным каналам», – пояснил эксперт.

Для сравнения: у Zeekr, купленного у официального дилера на Лещинского, таких проблем нет. Машина русифицирована на заводе в Китае, адаптирована под наши климатические особенности.

Такая ситуация складывается из-за того, что крупные китайские производители нацелены на европейский и американский рынки и не готовы официально заходить в Беларусь. Причина – страх вторичных санкций, а белорусский рынок для КНР слишком маленький, чтобы их компании были готовы нести такие риски.

Вторая группа проблем, по словам А. Власова, связана с доступностью запасных частей. К примеру, в прошлом году были вопросы с наличием шин для китайских электрокаров.

«Мы работаем с поставщиками запчастей, и когда возник вопрос с шинами, они честно признались, что просто «проспали» этот рынок и не завезли нужного количества шин. Со временем вопрос решился. При этом остаются проблемы с кузовными деталями. Уже есть случай, когда купленный у нас электромобиль попал в ДТП. И мы помогаем сейчас клиенту найти стекло, бампер, фары. На базе этого кейса будем выстраивать процедуру привоза таких запчастей», – пояснил он.