

В. А. ЗАХАРОВА

**ВЛИЯНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО
СТИМУЛИРОВАНИЯ СПРОСА НА
ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ВО ВРЕМЯ
ПАНДЕМИИ COVID-19: МИРОВОЙ ОПЫТ**

В статье сформулированы основные методы государственного стимулирования перехода к электромобильности на основе анализа продаж электромобилей во время пандемии COVID-19. Выявлены причины роста спроса на электромобили на фоне общего ослабления автомобильного рынка. Определены рекомендации, которые стимулируют переход к более экологичному транспорту.

Ключевые слова: электромобильность; автомобильная промышленность; мировая экономика; кризис; COVID-19; декарбонизация; государственное стимулирование.

УДК 339.9

Пандемия коронавируса 2019 г. оказала серьезное влияние на глобальную экономику в целом и на автомобильный сектор в частности. Нарушение цепочек поставок комплектующих, сворачивание производственных мощностей, ухудшение потребительского спроса — все это привело к падению продаж автомобилей на 14 % с 88,9 млн шт. до 76,5 млн шт., что оказалось самым значительным падением рынка за последние 15 лет [1].

Однако несмотря на вызванный пандемией кризис, продажи электромобилей в 2020 г. показали устойчивый рост. В связи с этим целью данной статьи является выявление причин аномального роста при общем ослаблении рынка и оценка роли государственных стимулов в этом процессе на основе анализа поведения рынка электромобилей стран Западной Европы.

Согласно отчету Международного энергетического агентства (IEA), в 2020 г. в мире было продано 3 млн электромобилей, что на 40 % больше, чем в 2019 г. (2,1 млн шт.). К тому моменту общее количество электромобилей в мире достигло 10 млн шт. Для сравнения, в 2010 г. в мире насчитывалось всего 17 000 электромобилей [2].

Столь значительный рост спроса на электромобили может говорить об определенной устойчивости рынка, вызванной, прежде всего, сильной государственной поддержкой, особенно странами Западной Европы, а также нарастающим прогрессом в области усовершенствования технологий производства электромобилей и качества инфраструктуры.

Влияние государственного стимулирования спроса на электромобили можно проследить, анализируя продажи в разных странах/регионах в зависимости от степени государственной поддержки (рис. 1).

Например, в странах Западной Европы продажи электромобилей достигли 1,4 млн шт. в 2020 г., что в 2 раза больше аналогичного показателя 2019 г. Также увеличился объем продаж электромобилей в общем объеме продаж автомобилей в целом (в 2020 г. он составил 10 %) [3].

Виктория Александровна ЗАХАРОВА (vika.zakharova@icloud.com), аспирантка кафедры мировой экономики Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).

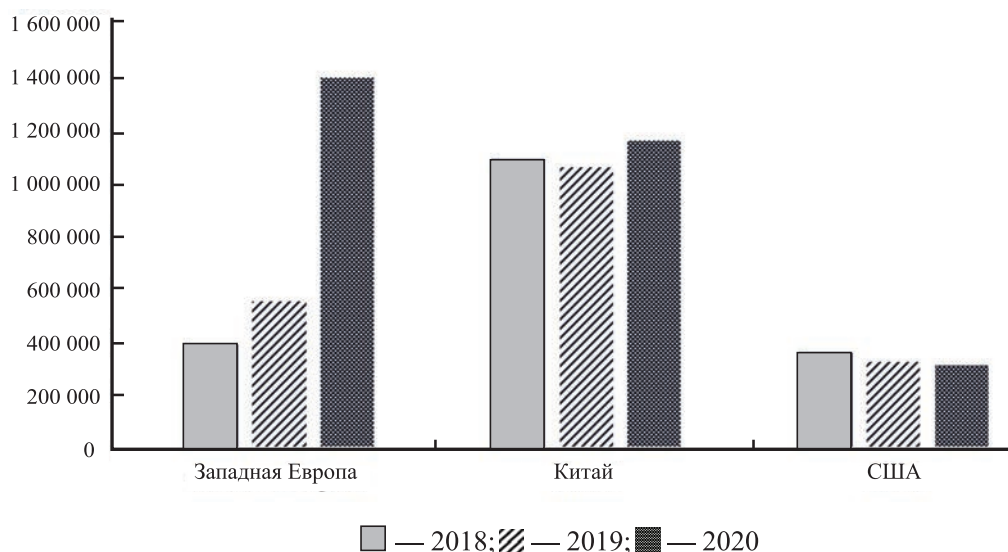


Рис. 1. Продажи электромобилей в 2018–2020 гг., шт.

Примечание: наша разработка на основе [4].

Одной из ключевых причин такого резкого роста спроса на электромобили в кризисный период может являться увеличение многими европейскими правительствами субсидирования электромобилей в рамках пакетов стимулирующих мер для противодействия последствиям пандемии.

В Китае продажи электромобилей выросли на 12 % по сравнению с предыдущим годом и составили 5 % общего числа продаж автомобилей [4]. И это несмотря на то, что государство урезало на 50 % субсидии на покупку новых электромобилей и ослабило квоты на выдачу разрешений на лицензирование автомобилей, что позволило зарегистрировать больше автомобилей с двигателями внутреннего сгорания для поддержки местной автомобильной промышленности.

В США при отсутствии стимулирующих мер продажи упали на 4 %, причем общие продажи автомобилей упали на 15 % [4]. Это связано с прекращением субсидирования электромобилей и сворачиванием программы федеральных налоговых льгот для производителей.

Из сказанного можно сделать вывод, что спрос на электромобили на данный момент формирует интенсивность государственной поддержки. Продажи растут при активном государственном субсидировании, замедляются при сокращении программ поддержки и падают при их сворачивании.

Как уже отмечалось ранее, наибольший скачок продаж электромобилей наблюдался в странах Западной Европы, поэтому изучение опыта этих стран представляет наибольший интерес.

Отдельно стоит рассмотреть такие страны, как Франция, Италия, Австрия, Испания и Германия, где за 2020 г. продажи электромобилей увеличились более чем в 2 раза (рис. 2).

Рынок электромобилей Франции характеризуется устойчивым ростом: с 2015 г. продажи увеличиваются на 25–35 % в год [3]. Покупки электромобилей стимулируются национальной системой бонус-малус на основе выбросов CO₂, которая предлагает до 6 000 евро на покупку нового электромобиля [5]. В 2020 г. Франция объявила о финансировании автомобильного сектора в размере 8 млрд евро, включая увеличение бонуса для аккумуляторных электромобилей до 7 000 евро, новый бонус в размере 2 000 евро для подключаемых гибридов, финансирование инфраструктуры зарядки [6].

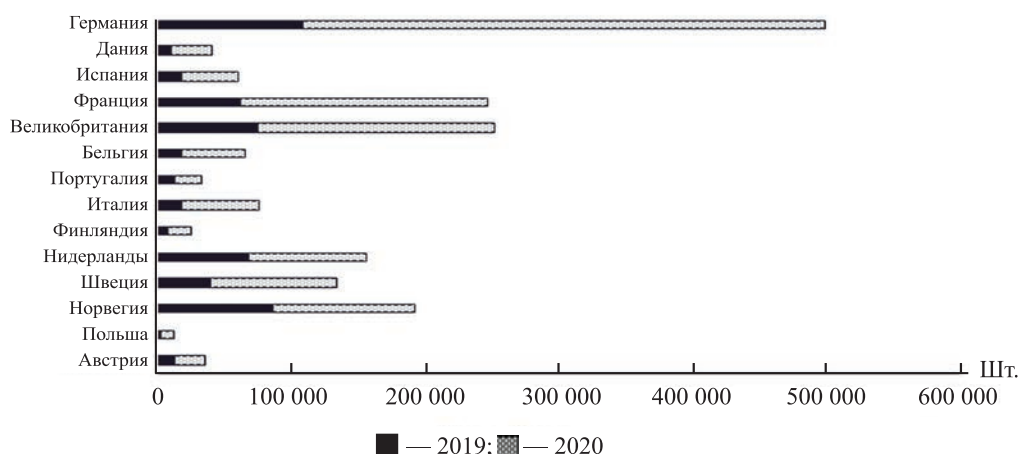


Рис. 2. Продажи электромобилей в странах Западной Европы в 2019 и 2020 гг.

Примечание: наша разработка на основе [4].

В 2019 г. доля продаж электромобилей в Германии, крупнейшем в Европе автомобильном рынке, составила 3,0 %, что больше, чем в 2018 г., когда этот показатель равнялся 1,9 % [3]. Федеральное правительство поддержало введение финансовой субсидии до 3 000 евро (2 000 евро на аккумуляторные электромобили и автомобили на топливных элементах и 1 500 евро на подключаемые гибриды), а также освобождение от ежегодного налога на использование для аккумуляторных электромобилей и транспортных средств на топливных элементах и налоговые льготы для коммерческих электромобилей [7].

В 2020 г., чтобы поддержать сектор электромобилей, правительство Германии удвоило субсидии для аккумуляторных и гибридных электромобилей в рамках своего пакета восстановления до 6 000 и 4 500 евро соответственно. Финансовая помощь дополняется стимулами, предлагаемыми автомобильной промышленностью, в размере 3 000 евро и 2 250 евро для аккумуляторных и гибридных электромобилей соответственно. Немецкий пакет восстановления не включает никаких субсидий на покупку нового бензинового или дизельного автомобиля [8].

Испания неуклонно увеличивает долю своих электромобилей, впервые достигнув 1 % в 2019 г. [3]. Программа поощрения MOVES (Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible), введенная в 2019 г., предоставляет до 5 500 евро в рамках схемы утилизации автомобилей с двигателем внутреннего сгорания. В июне 2020 г. программа MOVES была расширена, предоставив до 4 000 евро на покупку электромобилей при сохранении схемы утилизации. Кроме того, аккумуляторные электрические, подключаемые гибридные и обычные гибридные автомобили не платят налогов на регистрацию транспортных средств и имеют сниженный налог на коммерческие автомобили. Финансовая помощь дополняется скидкой в размере 1 000 евро, которую предлагают производители автомобилей [5].

Пакет стимулирующих мер австрийского правительства включает увеличение суммы субсидии с 3 000 до 5 000 евро на покупку электромобилей, из которых 2 000 евро предоставляется производителями автомобилей, и с 1 500 до 2 500 евро на покупку гибридов, половину которого вносят производители автомобилей [8]. Как и в Германии, пакет восстановления распространяется только на покупку электромобилей, в то время как покупатели автомобилей с двигателем внутреннего сгорания не получают никаких льгот.

Несмотря на то что Италия является четвертым по величине рынком автомобилей в Европе, потребители не спешат переходить на электромобили, в ре-

зультате чего в 2019 г. доля продаж в стране составила менее 1 %. Тем не менее продажи электромобилей выросли на 75 % с 2018 по 2019 г. Это может указывать на то, что процесс перехода на электромобили запущен [3]. Национальное правительство предоставляет бонусные платежи при покупке в размере 4 000 евро для аккумуляторных электромобилей и 2 500 евро для большинства подключаемых гибридов. Также электромобили освобождаются от ежегодного налога на владение, а некоторые регионы предлагают дополнительные налоговые льготы [5].

В 2020 г. в Италии бонус за покупку электромобиля увеличивается с 4 000 до 6 000 евро, включая долю производителя автомобиля в размере 1 000 евро. Если утилизируется автомобиль, которому не менее десяти лет, максимальная поддержка увеличивается с 6 000 до 10 000 евро, включая 2 000 евро, предоставляемых производителями автомобилей. Максимальная сумма для гибридов составляет 3 500 евро без утилизации (ранее 1 500 евро) и 6 500 евро с утилизацией (ранее 2 500 евро). Кроме того, покупатели бензинового или дизельного автомобиля стандарта Евро-6 с выбросами от 61 до 110 г CO₂/км получают бонус в размере 1 750 евро. Если старый автомобиль сломался, сумма удваивается до 3 500 евро [9].

Конечно, способы государственного стимулирования продаж электромобилей разнятся от страны к стране, но можно выделить общие меры:

- субсидии на покупку электромобилей (с их увеличением в кризисный период);
- предоставление налоговых льгот для коммерческих и частных электромобилей;
- государственная поддержка строительства общественных и частных зарядных станций;
- отсутствие либо слабая поддержка стимулирования продаж автомобилей с ДВС.

В целом подход к поддержке рынка электромобилей до и во время кризиса является достаточно комплексным и охватывает как потребителей электромобилей, так и производителей зарядной инфраструктуры.

Рост продаж электромобилей на фоне ухудшающейся ситуации на автомобильном рынке в целом говорит о том, что покупателей автомобилей по-прежнему привлекают электромобили.

Действия, направленные на стимулирование автомобильного сектора в ответ на пандемию COVID-19, существенно отличаются от аналогичных во время кризиса 2008 г., что также говорит о росте популярности электромобилей в мире и повышении интереса к данному объекту. Во-первых, больше внимания уделяется стимулированию использования электрических и гибридных транспортных средств. Во-вторых, ряд стран применяют более комплексный подход к транспортному сектору, рассматривая также вопросы расширения инфраструктуры и оказывая поддержку общественному транспорту [9].

Продолжающееся снижение стоимости аккумуляторов, расширение предложения производителей как в выборе моделей, так и в улучшении качества и стимулировании перехода на новые технологии, а также интерес покупателей к электромобилям (часто состоятельных домохозяйств, менее пострадавших от экономического спада) создали благодатную почву для дальнейшего внедрения электромобилей в повседневную жизнь.

Основные проблемы, с которыми может столкнуться сектор электромобилей в дальнейшем, будут заключаться, с одной стороны, в продолжении внедрения и ужесточении более широких нормативных инструментов, а с другой — в укреплении экосистемы электромобилей (подзарядка инфраструктуры и интеграция энергосистем, устойчивые аккумуляторы), что определит долгосрочное распространение электромобилей. В краткосрочной перспективе

правительствам и производителям необходимо продолжать усилия по эффективной поддержке конкурентоспособности электромобилей при постепенном отказе от субсидий на покупку по мере того, как объемы продаж продолжают расти. Также крайне важно адаптировать эти подходы к реагированию на кризис COVID-19, чтобы стимулировать автомобильный сектор в соответствии с долгосрочными целями декарбонизации транспорта [8].

Для достижения долгосрочных целей по переходу на экологически чистый транспорт крайне важно, чтобы быстрый рост внедрения электромобилей сохранялся в течение длительного периода. Пакет правительственных мер, ориентированный на электромобильность, дает возможность ускорить темпы перехода, к примеру, следующими способами:

- путем применения особых розничных цен на экологичные транспортные средства;
- предоставляя беспроцентные кредиты на покупку электромобилей;
- предоставляя бонусы автовладельцам, пропорциональные сокращению выбросов, которое обеспечивает имеющаяся у него модель автомобиля;
- внедряя дифференцированное налогообложение;
- поощряя инвестиции в устойчивые технологии с низким уровнем выбросов;
- поддерживая и отдавая приоритет перекавалификации промышленности в сторону низкоуглеродной экономической деятельности с высоким мультипликатором занятости, включая производство аккумуляторов.

Статистика продаж электромобилей в Республике Беларусь также соответствует общемировой тенденции. Несмотря на кризис, по данным Министерства энергетики Республики Беларусь, в 2020 г. в страну было ввезено 1 810 электромобилей, что в 4 раза больше, чем годом ранее [10].

Высокий рост числа ввозимых электромобилей обусловлен принятием Указа от 12. 03. 2020 г. № 92 «О стимулировании использования электромобилей», который создал благоприятные условия для ввоза электротранспорта для личного пользования.

Данный Указ предоставляет потребителям электромобилей следующие преимущества:

- освобождает покупателей от взимания государственной пошлины при ввозе электромобилей на территорию Республики Беларусь;
- применяет к ввозимым электромобилям, предназначенным для личного пользования, нулевые ставки НДС;
- предоставляет юридическим лицам права на применение инвестиционного вычета в размере 100 % от стоимости приобретенного электромобиля и 100 % от стоимости зарядных устройств (с последующим снижением на 20 % ежегодно).

Также Указом приняты следующие меры для развития электромобильной инфраструктуры:

- создание автомобильных парковок;
- строительство зарядных станций.

Государственная поддержка была основной движущей силой первоначальной популяризации электромобилей, управляя как потребительским спросом, с одной стороны, так и усилиями отрасли в научно-технической плоскости — с другой. В 2020 г. на многих рынках существовала сильная государственная поддержка, прежде всего в форме стимулов для покупок и инструментов регулирования. Чтобы компенсировать последствия кризиса 2019 г., несколько ключевых стран дополнительно подтвердили свою адресную поддержку автомобилей с низким и нулевым уровнем выбросов, чтобы помочь краткосрочному восстановлению автомобильной промышленности.

В заключение следует отметить, что в последние годы популярность электромобилей в мире неуклонно растет и пандемия COVID-19 не оказала существенного влияния на данный процесс. Это произошло в том числе благо-

даря правительственным действиям, направленным на стимулирование спроса на электромобили различными финансовыми методами, а также постоянно ужесточающимися требованиями к выбросам CO₂. Дальнейшее активное инвестирование в инфраструктуру, технологии и производство еще сильнее ускорит процесс внедрения электротранспорта в повседневную жизнь.

Электронные публикации в Интернете

1. Мировая статистика автомобильного рынка [Электронный ресурс] // Автомобил. журн. VERcity. — Режим доступа: <https://auto.vercity.ru/statistics/>. — Дата доступа: 03.08.2022.
2. Electric vehicle transition assessment impact report 2020–2040 [Electronic resource]. — Mode of access: <https://clepa.eu>. — Date of access: 01.08.2022.
3. The electric vehicle world sales database [Electronic resource]. — Mode of access: <https://www.ev-volumes.com>. — Date of access: 11.08.2022.
4. International Energy agency: Global EV Data Explorer [Electronic resource]. — Mode of access: <https://www.iea.org/data-and-statistics/>. — Date of access: 11.08.2022.
5. European electric vehicle factbook 2019/2020 [Electronic resource]. — Mode of access: <https://theicct.org>. — Date of access: 21.08.2022.
6. Le site officiel de l'administration française [Electronic resource]. — Mode of access: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/N18131>. — Date of access: 10.08.2022.
7. Industry service for electric mobility [Electronic resource]. — Mode of access: <https://www.electrive.com/2019/02/13/german-govt-considers-expanding-subsidies/>. — Date of access: 11.08.2022.
8. Global EV outlook 2020 [Electronic resource]. — Mode of access: <https://www.iea.org>. — Date of access: 17.07.2022.
9. Federation Internationale de l'Automobile: Towards E-Mobility — The Challenges Ahead [Electronic resource]. — Mode of access: <https://www.fiaregion1.com>. — Date of access: 28.07.2022.
10. Министерство энергетики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://minenergo.gov.by/press/glavnye-novosti/viktor-karankevich-chislo-elektromobiley-v-belarusi-uvelicichilos-do-4-tys-/>. — Дата доступа: 08.07.2022.

VIKTORYIA ZAKHARAVA

THE IMPACT OF GOVERNMENT INCENTIVES TO INCREASE DEMAND FOR ELECTRIC VEHICLES DURING THE COVID-19 PANDEMIC: GLOBAL EXPERIENCE

Author affiliation. *Viktoryia ZAKHARAVA (vika.zakharova@icloud.com), Belarus State Economic University (Minsk, Belarus).*

Abstract. The article formulates the main methods of state stimulation of the transition to electric mobility based on the analysis of sales of electric vehicles during the COVID-19 pandemic. The reasons for the growth in demand for electric vehicles against the background of the general weakening of the automotive market are identified. Recommendations that stimulate the transition to more environmentally friendly transport are identified.

Keywords: electromobility; automotive industry; world economy; crisis; COVID-19; decarbonization; government incentives.

UDC 339.9

*Статья поступила
в редакцию 19. 10. 2022 г.*