

# КАТИТЬСЯ ПО СТАРИНКЕ

по данным на июль 2016 года в России насчитывалось всего 722 электромобиля. По прогнозам экспертов, по итогам 2016 года в мире их будет около 2 млн штук. В Петербурге за восемь месяцев этого года было продано шесть электрокаров, в России в целом — 40 штук. Эксперты пеняют на высокую стоимость этих автомобилей, отсутствие инфраструктуры и комплексных мер господдержки. Все говорит о том, что никаких предпосылок к тому, что в ближайшем будущем в России этот сегмент получит бурное развитие, нет. ИГОРЬ ГЕРАСИМОВ

На июль 2016 года в России имеется всего 722 электромобиля, более двух третей из которых зарегистрировано в Москве. При этом во всей стране около 100 зарядных станций, более 30% из них сосредоточено в столице. Сегодня основным владельцем станций является компания ПАО «Россети», которая планирует к 2018 году увеличить число точек обслуживания электромобилей до 300. Конечно, существует риск, что на планы организации повлияет негативная динамика рынка, однако если все же количество пунктов подзарядки вырастет, это будет стимулом к подъему отрасли.

По прогнозу центра энергосбережения и энергоэффективности, экологического и энергетического аудита ИОМ РАНХиГС при президенте РФ, к 2020 году доля электрических и гибридных автомобилей составит не менее 12–15%, в России же — около 0,1%. В мире существуют все предпосылки к тому, что в обозримом будущем мы станем свидетелями настоящего бума электрокаров в развитых странах. Все крупнейшие автопроизводители активно работают в этом направлении. Немецкие, европейские, японские компании готовят концепты мощных электромобилей, с перспективой существенного увеличения расстояния до очередной подзарядки. Уже сейчас понятно, что стоимость автомобильных аккумуляторов для таких машин, с запуском «Гигафабрики», которую заканчивают строить в Неваде, должна к началу 2017 года снизиться вдвое. А это, в свою очередь, скажется и на резко уменьшении стоимости машин для конечного потребителя.

В России свои модели электромобилей предлагают Mitsubishi, Tesla, BMW, Nissan, Renault, Smart, Zero. Как сообщает аналитическое агентство «Автостат», Mitsubishi продали на начало 2016 года 217 электромобилей марки i-MiEV. Tesla ввезла в Россию 152 машины Tesla Model S. Nissan сумел продать 145 электромобилей Leaf. АвтоВАЗ продал 95 машин Ellada. Renault — 14 Twizy, а BMW — восемь штук i3. За прошедшие семь месяцев этого года было продано еще 38 электромобилей разных марок: 15 Tesla Model S, один новый кроссовер Tesla Model X, 13 штук Mitsubishi i-MiEV и восемь штук Nissan Leaf. Нашелся всего один покупатель на Renault Twizy. Продукцию АвтоВАЗа никто покупать не захотел.

По сравнению с продажами обычных автомобилей (а их, по данным Ассоциации европейского бизнеса, было продано на июль 2016 года 672,14 тыс. штук), это исчезающе малая величина.

В мире ситуация с продажами противоположна. Так, по данным Романа Кузнецова, аналитика QBF, в 2015 году продажи



В ОБОЗРИМОМ БУДУЩЕМ ЭЛЕКТРОКАРЫ, СКОРЕЕ ВСЕГО, ТАК И ОСТАНУТСЯ ДЛЯ РОССИИ ЭКЗОТИКОЙ, ДОСТУПНОЙ ЛИШЬ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕННЫХ СЛОВ НАСЕЛЕНИЯ

электромобилей в мире выросли на 73% и достигли 549 тыс. единиц. Столь значительный прирост произошел за счет распространения электромобилей в Китае и развитых странах Европы — в основном в Нидерландах, Норвегии, Франции и Германии. Сегодня плотность станций зарядки электрокаров в европейских странах приближается к плотности обыкновенных заправок, а развитие технологий по увеличению емкости батарей и сокращению времени их зарядки расширяет возможности для использования данных авто. «Стоит также отметить, что в ЕС и США приняты государственные программы поддержки развития отрасли, которые стимулируют потребительский спрос на электромобили. Увеличение конкуренции и появление наряду с элитными марками более дешевых машин позволяют охватывать все большую долю рынка. Например, китайской компании BYD удалось наладить выпуск недорогих автомобилей и вывести отрасль на новые вершины за счет подъема продаж в КНР на 122% по итогам первого полугодия 2016 года», — рассказывает господин Кузнецов.

**СИЛА ДЕШЕВЫХ УГЛЕРОДОВ** Ключевым препятствием для роста рынка электромобилей в России является отсутствие инфраструктуры — для развития этого вида транспорта ее необходимо налаживать почти с нуля.

Эксперты говорят, что сегодня расстояние, которое электромобиль способен преодолеть без подзарядки, сравнительно

невелико: лидером рынка по продолжительности езды является Tesla Model S, но и ее заряда хватает лишь на 425 км пути. При этом дополнительные функции, например, кондиционер и аудиоаппаратура, снижают этот показатель. Если учесть относительно низкую среднюю скорость езды в России, которая в крупных городах не превышает 56 км/ч, станет очевидно, что распространение электромобилей потребует наличия подзарядочных станций, находящихся на расстоянии не более 100 км друг от друга. Создание такой сети потребует существенных финансовых вложений. Кроме того, развитие автомобильного транспорта ударит по позициям нефтеперерабатывающей отрасли, что сейчас мало кому выгодно.

Роман Кузнецов говорит, что, к сожалению, пока нет предпосылок, которые позволили бы надеяться на изменение ситуации в ближайшем будущем. «Напротив, развитие российского рынка электрокаров в 2016 году резко затормозилось. Это связано с окончанием действия льготных таможенных пошлин на ввоз автомобилей с альтернативным источником питания. Стоимость машины и так велика — она колеблется от 4 до 10 млн рублей, так что из-за дополнительной платы в размере 19% многие клиенты отказались от приобретения электромобиля. Ухудшение ситуации началось после падения курса рубля, что привело к сокращению продаж электрокаров за 2015 год на 31%, до 122 единиц. В результате продажи снизились на 30% за первое полугодие 2016 года по сравнению

с аналогичным периодом 2015 года. Таким образом, рынок электромобилей стал исключительно нишевым, доступ к нему имеют лишь представители наиболее состоятельного класса. Именно ценовые характеристики существенно ограничивают развитие отрасли, а поскольку стагнация в экономике РФ может продолжиться, то количество электрокаров на российских дорогах вряд ли значительно повысится в течение пяти-семи лет», — констатирует господин Кузнецов.

Михаил Чаплыгин, генеральный директор агентства «Auto-Dealer-СПб», говорит, что причин такой ситуации много. «В первую очередь — цена. Сейчас Renault Twizy в России реализуется за 800 тыс. рублей. За эту же сумму покупатель может приобрести, например, кроссовер этой же марки. Стоимость Mitsubishi i-MiEV вообще превышает 1 млн рублей, а это уже близко к некоторым моделям премиум-брендов. Кроме того, отсутствие инфраструктуры и комплексных мер поддержки. Летом было принято решение о предоставлении бесплатного места в зоне платной парковки в центре города. Малость, но для владельцев электрокаров приятно. Но опять же — все это разовые шаги. Единой системы поддержки, как это было в тех же странах Северной Европы (налоговые льготы, выделенные полосы), нет. Также причиной можно считать интересы различных бизнес-групп. Расширение количества электрокаров в стране можно сравнить с развитием альтернативных источников энергии. Все условия для развития той же ветроэнергетики есть, но самой этой индустрии нет. Я не вижу предпосылок роста сегмента электрокаров в ближайшей перспективе. Есть прогнозы по миру, что в 2040 году, например, электрокары могут занимать практически 50% от общего количества автомобилей в развитых странах, но эти цифры нельзя применить к России. Хотя бы потому, что в этих странах уже сейчас этот сегмент довольно бурно развивается», — высказывается господин Чаплыгин.

По словам Сергея Колюбина, заместителя директора по научно-технологическому форсайту факультета компьютерных технологий и управления Университета ИТМО, нужно понимать, что альтернатива нужна там, где стандартные решения не работают. «Например, по удельной энергоёмкости альтернативным видам топлива превзойти бензин пока не удалось. К достоинствам электромобилей относят их экологичность, но тут надо разбираться, как было получено это самое электричество. Если на угольных ТЭЦ, то его чистота весьма сомнительна. → 24