

создано более 270 тыс. зарядных станций для электротранспорта, что конвертируется в пять-шесть станций на каждые 100 км автодорог. В России же, по официальным документам Минпромторга, на конец 2017 года было зарегистрировано 130 станций, из которых 50 в Москве и Московской области и 40 — в Петербурге.

«Сдерживающими факторами также все еще являются воспринимаемые технологические риски, скорость зарядки и другие. Для российского потребителя электромобиль — некая игрушка, и чаще всего она служит второй или третьей машиной в парке», — замечает директор экспертного центра «Автомобильная промышленность» российского офиса Roland Berger Эдуард Черкин.

РОССИЙСКАЯ СБОРКА Господин Черкин напоминает, что большинство мировых автомобильных концернов уже заявило об амбициозных целях по выпуску электромобилей: совокупно планируется выйти на ежегодный уровень производства около 20 млн единиц к 2025 году в мировом масштабе.

«Перевод части производственных проектов в России на выпуск автомобилей с электродвигателем принципиально возможен, но потребует со стороны автопроизводителей дополнительных инвестиций в переработку конструкции, что будет обоснованно только в случае инвестиционной эффективности таких проектов», — говорит он, добавляя, что заинтересованность автопроизводителей в развитии инноваций будет зависеть от условий поддержки отрасли.

Основные проекты национальных производителей в сфере электротранспорта сейчас сосредоточены в коммерческом сегменте, где электрификация окажется экономически оправданной. «Наиболее вероятно, что вначале переход на использование полностью электрического двигателя произойдет для автобусов, фургонов и грузовиков, используемых для доставки по городу, а также для тяжелой грузовой техники, применяемой для коротких рейсов. Специфика таких маршрутов, в частности необходимость возврата на отправную точку, хорошо соответствует циклам зарядки», — объясняет эксперт.

В перспективе электрификации грузовых и пассажирских перевозок будет способствовать снижение стоимости батарей. Согласно оценке Roland Berger, стоимость гальванических элементов для коммерческого транспорта к 2030 году снизится примерно на 60% и составит \$125 за кВт.ч.

ДВУХКОЛЕСНАЯ НИША Российский рынок мотоциклов и скутеров в 2017 году составил около 38 тыс. штук, а доля двухколесной электрической техники на нем достигла 8–10% — в прошлом году в стране было продано около 3 тыс. единиц. Основной страной — производителем электромотоциклов и электроскутеров является Китай с долей российского рынка около 90%, небольшую долю рынка занимает Германия — около 5%. Ключевой спрос на рынке двухколесной моторной техники сосредоточен в сегменте маломощных транспортных средств, предназначенных для перемещения по городу на небольшие расстояния.

«По нашему мнению, российские производители могут зайти на рынок с небольшим электромотоциклом или электроскутером, однако, скорее всего, объемы спроса будут относительно скромными, чтобы окупить затраты на НИОКР в приемлемом горизонте и добиться экономии от масштаба при производстве», — считает господин Черкин.

Перспективы рынка крупной двухколесной электротехники, отмечается в исследовании Roland Berger, выглядят менее определенно: в текущих экономических реалиях мототехника в РФ воспринимается в первую очередь как хобби, а не в качестве полноценного средства передвижения. По данным «Автостата», в 2017 году продажи мотоциклов с ДВС объемом более 50 куб. см составили чуть более 7 тыс. единиц.

«В связи с высокой заявленной ценой и низким спросом на тяжелые мотоциклы, электромотоциклы в этом сегменте, вероятно, найдут своего потребителя, но явных предпосылок для широкого применения подобной техники на российском рынке в данный момент нет», — констатирует Эдуард Черкин. ■

АВТОПРОМ



- 1. **ВЛАДИМИР БЕРЕЗАНСКИЙ**, генеральный директор ООО «ГестаМП Северсталь Всеволожск»
- 2. **АНДРЕЙ ПАНТЮХОВ**, генеральный директор ООО «Нокиан Тайерс»
- 3. **ИГОРЬ БОЙЦОВ**, вице-президент и генеральный директор ООО «Ниссан Мэнзүфэкчуринг Рус»; **РОМАН ГАН**, генеральный директор ООО «Питерформ» (ООО «Магна Санкт-Петербург»); **МАСАСИ ИСИДА**, исполнительный вице-президент филиала ООО «Тойота Мотор» в Санкт-Петербурге

ЛИ ЕНТЕК, генеральный директор ООО «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус»

ОЛЕГ МАСЛЯКОВ, генеральный директор ЗАО «Форд Мотор Компани»

ИНО МУБЕРГ, генеральный директор ООО «Трак Продакшн Рус»

АНДРЕЙ ПЕТРОВ, генеральный директор ООО «Катерпиллар Тосно»

АЛЕКСАНДР ПОДСУХИН, генеральный директор ООО «Металлопродукция»

АНДРЕЙ ПОНОМАРЕВ, генеральный директор ООО «МВ Кингисепп»



В КИТАЕ БОЛЕЕ 270 ТЫС. ЗАРЯДНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА, В РОССИИ НА КОНЕЦ 2017 ГОДА — ВСЕГО 130