

на транспортировку, даже в минимальной комплектации стоимость нового электрокара самых ходовых в Европе моделей (Nissan Leaf, Mitsubishi i-Miev, Chevrolet Spark EV) не ниже 1–1,2 млн рублей.

«Впрочем, даже если государству удастся создать привлекательные условия для выхода на российский рынок новых для него производителей, изменить отношение россиян к ним вряд ли удастся. В отличие от жителей Европы, россияне не относятся с большим уважением к компакт-карам, в этом мы больше похожи на американцев. В ситуации выбора между „паркетным“ внедорожником и электрокаром, равная цена скорее сыграет на руку именно первому варианту, поскольку иногда проще потратить лишние деньги на дорогую бензин или дизель, нежели время на поиск станции и зарядку аккумулятора», — рассуждает господин Ковжаров.

На выбор в пользу электрокара обязательно будет влиять состояние дорог, полагает Михаил Чаплыгин. «Учитывая слабую подвеску некоторых автомобилей, прокатиться на них по плохим дорогам будет очень проблематично и, скорее всего, это потребует ремонта», — говорит эксперт.

Что касается экономичности таких авто, то цифры говорят следующее. При среднем дневном пробеге в 70 км ночная зарядка электромобиля требует 10 кВт•ч. Таким образом, в Москве на зарядку автомобиля понадобится 9,7 руб. при ночном тарифе 0,97 руб./кВт•ч, в Петербурге — 20,6 руб. при ночном тарифе 2,06 руб./кВт•ч. В свою очередь, на заправку традиционного автомобиля с бензиновым двигателем, например Lada Granta, для пробега в 70 км при смешанном цикле понадобится 5,1 л топлива. При средней цене бензина Аи-95 в Москве 32,55 руб. за литр стоимость пробега 70 км составит 166,33 руб., в Петербурге — 164,29 руб. (литр стоит 32,15 руб.).

Однако многие эксперты сходятся во мнении, что использование электромобиля не только не экономичнее, но и намно-



В ИСТОРИИ С ПРОЕКТОМ РОССИЙСКОГО ЭЛЕКТРОКАРА ВСЕ СИМВОЛИЧНО: НАЧИНАЯ ОТ БРЕНДА И ЗАКАНЧИВАЯ ЦЕНОЙ, ЗА КОТОРУЮ КОМПАНИЯ БЫЛА ПРОДАНА

го дорожке в обслуживании. «Трехлетний Nissan Leaf в конечном итоге обойдется в \$38 тыс., в то время как на VW Golf Blue Motion 1,6 TDI можно потратить \$30 тыс. В сумму были включены расходы на трехлетнюю амортизацию, страховку, обслуживание и стоимость топлива. Стоит отметить, что подобное исследование было проведено на основании данных по Великобритании», — говорит госпожа Андрейченко.

Однако власти намерены стимулировать спрос на электромобили путем снижения цены на транспортные средства. В конце прошлого года Евразийская экономическая комиссия одобрила временное обнуление ввозной пошлины на электрокары для стран Таможенного союза. Решение вступило в силу в феврале текущего года и будет действовать до 31 декабря 2015 года. Ранее размер пошлины составлял 19%.

Ведущий аналитик агентства «Авто-стат» Азат Тимерханов отмечает, что в Японии, США и ряде европейских стран покупатели экологически чистых автомо-

билей получают налоговые и прочие послабления. «У нас же в стране подобного пока нет. К тому же нельзя забывать, что большая часть территории России имеет холодный климат, что серьезно ухудшает возможность эксплуатации электрокаров», — говорит эксперт.

КАК В ЕВРОПЕ В Европе выбор электрокаров куда больше — в продаже около 20 различных моделей. Несомненными лидерами по объему продаж выступают Nissan Leaf и Renault Zoe, которые на двоих занимают около 30% рынка, говорит Михаил Чаплыгин. По итогам прошлого года на континенте было реализовано около 68 тыс. электрокаров, а десять моделей превысили объемы продаж в 2 тыс. штук.

«Популярность электрокаров в Европе обусловлена, в том числе, преференциями, которые предоставляют региональные правительства покупателям. Это налоговые льготы, бесплатные зарядные станции, возможность перемещаться по выделенным полосам для общественного

транспорта. Правда, последняя идея уже приводит к отрицательным последствиям. Например, водители автобусов в Норвегии выражают откровенное недовольство тем, что электрокары мешают своевременному прибытию общественного транспорта на остановки», — рассказывает господин Чаплыгин.

Оксана Андрейченко говорит, что наибольший потребительский спрос на электромобили отмечается в Норвегии, где в сентябре 2013 года электромобиль Tesla S стал самым продаваемым автомобилем с рыночной долей 5,1%. Популярность электромобилей в Норвегии во многом обусловлена поддержкой со стороны государства. В тройку лидеров по продажам электромобилей по итогам 2013 года, помимо Норвегии, также попали Нидерланды и Франция. Однако, несмотря на положительную динамику рынка электромобилей, его доля в мировом авторынке очень мала, говорит эксперт. По самым оптимистичным оценкам экспертов, к 2020 году совокупный объем продаж гибридов и электромобилей достигнет 3,3 млн штук, что будет соответствовать лишь 3,3% мирового авторынка.

Низкая популярность электрокаров в России объясняется не только отсутствием инфраструктуры и налоговых льгот для их владельцев, но и консервативным взглядом населения на автомобили. Многие россияне озабочены сохранением окружающей среды, полагают эксперты.

«Обеспеченные россияне предпочитают достаточно дорогим электрокарам более мощные автомобили с большим расходом топлива. Однако существуют и другие причины, носящие более практический характер. Так, потенциальному владельцу электромобиля хорошо было бы иметь собственный гараж с розеткой. В России таких сооружений немного, к тому же у населения нет уверенности в том, что уже существующие гаражи не снесут в массовом порядке», — рассуждает госпожа Андрейченко. ■

РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТИ В УСЛОВИЯХ УХУДШЕНИЯ ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКОЙ И МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ РЫНОК КОРПОРАТИВНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ (КСО) В РОССИИ ЖДУТ ТРУДНЫЕ ВРЕМЕНА. ЭКСПЕРТЫ ПРОГНОЗИРУЮТ СОКРАЩЕНИЕ БЮДЖЕТОВ НА БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ, НО ПРИ ЭТОМ КОМПАНИИ НЕ СОБИРАЮТСЯ ОТКАЗЫВАТЬСЯ ОТ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ.

ЮЛИЯ ЧАЮН

Вопросы связи благотворительных проектов с социально-экономическим развитием региона, развитие новых форм корпоративной благотворительности и современных подходов к их организации обсуждались в ходе круглого стола «Корпоративная благотворительность на Северо-Западе: направления и формы», который «Коммерсантъ» в Санкт-Петербурге провел на площадке Высшей школы менеджмента.

В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕНДОМ Модератором круглого стола «Корпоративная благотворительность на Северо-Западе:

направления и формы» выступил директор Центра корпоративной социальной ответственности им. ПрайсвотерхаусКуперс ВШМ СПбГУ, доцент кафедры стратегического и международного менеджмента, кандидат экономических наук Юрий Благов.

В начале работы круглого стола господин Благов отметил, что разговор о региональных аспектах корпоративной благотворительности соответствует актуальному российскому тренду: «Только в этом году прошел ряд крупных мероприятий федерального и регионального уровней, посвященных этой проблематике. Безусловно, есть что обсудить и применитель-

но к Северо-Западу. В частности, я хочу обозначить основные направления нашей дискуссии: влияние актуальных социально-экономических проблем Северо-Запада на развитие корпоративной благотворительности компаний, действующих в регионе, и какие подходы к развитию корпоративной благотворительности позволяют решать эти проблемы наиболее эффективно. Соответственно, возникает необходимость обсудить новые формы и направления благотворительной деятельности, а также рассмотреть саму организацию благотворительных проектов в компаниях».

Юрий Благов обратил внимание участников круглого стола на несколько принципиальных моментов. «Во-первых, когда мы говорим о благотворительности, мы должны четко понимать, что эта деятельность развивается не сама по себе, а представляет собой определенную, более или менее систематизированную реакцию на существующие в обществе ожидания, потребности и проблемы. Необходимо понимать, что социальные проблемы многообразны, но многообразны и механизмы, которые позволяют их решать. Эти механизмы могут носить рыночный, нерыночный, смешанный характер. → 24