



ЮЛИЯ ЧАУН.

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЭНЕРГЕТИКА. НЕФТЬ. ГАЗ»

ТОПЛИВНЫЙ РЫНОК В ОЖИДАНИИ ПЕРЕМЕН

Центральными темами ВГ «Энергетика. Нефть. Газ» стали «сланцевый прорыв», газификация Петербурга и Ленинградской области, повышение тарифов на электроэнергию.

В апреле 2013 года Институт энергетических исследований Российской академии наук и Аналитический центр при правительстве Российской Федерации устроили презентацию нового «Прогноза развития энергетики мира и России до 2040 года». В документе анализируется состояние мирового энергетического рынка, просчитываются риски. В частности, там говорится о том, что на долгосрочную перспективу сохранится доминирование ископаемых видов топлива при увеличении доли неуглеродных энерго-ресурсов. «Сланцевая революция» на несколько десятилетий отодвинула угрозу исчерпания экономически приемлемых ресурсов нефти и газа и закрепила преимущественно углеводородный характер мировой энергетики. Доля нефти и газа в мировом потреблении первичной энергии останется практически неизменной: 53,6% в 2010 году и 51,4% к 2040 году.

В последние три года под влиянием растущей добычи сланцевой нефти в США наблюдается новая тенденция — регионализация мирового рынка нефти. Изменение в прогнозируемый период соотношения спроса и предложения на региональных рынках, а также перераспределение потоков нефти создают предпосылки для формирования трех нефтяных рынков: Северной Америки с главным маркером WTI, Европы с главным маркером Brent и стран Азиатско-Тихоокеанского региона, где на данный момент конкурируют сразу несколько маркерных сортов нефти.

Что касается газификации, то при «подключении» Ленинградской области к газовой трубе, «Газпром» может столкнуться с нехваткой потребителей, что может сделать нецелесообразным прокладку трубопровода.

Еще одной актуальной темой является повышение тарифов на электроэнергию: с начала этого года они увеличились на 15%, а к 2030 году тарифы, по прогнозам аналитиков, вырастут в четыре-пять раз.

РЫНОК БЕЗ ПОДЗАРЯДКИ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ, МЯГКО ГОВОРЯ, НЕ ПОЛЬЗУЮТСЯ В РОССИИ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ: ИХ ПРОДАЖИ НЕ ДОСТИГАЮТ И СОТНИ ШТУК. В БОЛЬШИНСТВЕ СЛУЧАЕВ ПОКУПАЮТ ТАКИЕ АВТО КОРПОРАТИВНЫЕ КЛИЕНТЫ В КАЧЕСТВЕ ИМИДЖЕВОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ. ДОРОГОВИЗНА САМИХ АВТОМОБИЛЕЙ И ОТСУТСТВИЕ НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЕЛАЮТ РАЗВИТИЕ ЭТОГО РЫНКА НЕВОЗМОЖНЫМ В РОССИИ. НО И В ЕВРОПЕ ПРОДАЖИ ЭЛЕКТРОКАРОВ ТОЖЕ НЕ ОПРАВДЫВАЮТ ОЖИДАНИЙ. КРОМЕ ТОГО, ИХ ПОЛЬЗА ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ СИЛЬНО ПРЕУВЕЛИЧЕНА, ОТМЕЧАЮТ ЭКОЛОГИ. КРИСТИНА НАУМОВА

В России в настоящий момент продаются только две модели электрокаров: Mitsubishi i-MiEV и разработка отечественного АвтоВАЗа Lada El Lada. Генеральный директор «Auto-Dealer-СПб» Михаил Чаплыгин констатирует, что продажи автомобиля Mitsubishi i-MiEV не дотягивают и до 100 штук в год. «Российский автомобиль в основном поставляется в рамках отдельных соглашений завода, например, с регионами России. По нашей оценке, основными потребителями таких автомобилей сегодня являются не физические лица, а корпоративные клиенты, например „Сколково“, или организаторы масштабных мероприятий, таких как Универсиада в Казани, Олимпиада в Сочи», — говорит господин Чаплыгин.

Производство El Lada АвтоВАЗ начал в прошлом году, напоминает ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. В конце января 2013 года первые пять электрокаров EL Lada были поставлены в Ставропольский край, где они будут работать в режиме реальной эксплуатации на курортной территории Кавказских Минеральных Вод в качестве такси. Вся партия электрокаров El Lada, заказанная администрацией Ставропольского края, составляет 90 штук. «Данный проект частично субсидируется из бюджета Ставропольского края. Компания, реализующая проект, получила субсидию в 35 млн рублей, из которых 3,5 млн рублей пойдет на организацию инфраструктуры для электрокаров, в том числе на создание станций их заправки и обслуживания», — рассказывает господин Баранов.

Проект Mitsubishi i-MiEV в России выглядит провальным, констатирует аналитик «Инвесткафе» Кира Завьялова. «Большую часть автомобилей в прошлом году купили электроэнергетические компании для тестирования станций подзарядки. В регионах, как и в Москве и Петербурге, продажи электрокаров физическим лицам составляли всего несколько штук за весь год», — говорит эксперт.

Всего по российским дорогам ездят около 300 электрокаров, с учетом тех машин, которые были ввезены в страну по «серым» схемам, отмечает управляющий активами финансовой компании AForex Сергей Ковжаров.

Надо отметить, что и в Европе продажи электрокаров тоже не оправдывают ожиданий аналитиков, хоть и в разы превосходят динамику на российском рынке. Аналитик Credinform Rus Дарья Смирнова отмечает, что самым продаваемым электрокаром в Европе оказался Renault Twizy (6783 шт.). Далее



ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НЕ ПОЛЬЗУЮТСЯ В РОССИИ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ ИЗ-ЗА ВЫСОКОЙ СТОИМОСТИ И ОТСУТСТВИЯ НЕОБХОДИМОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ

следуют семейный Renault Kangoo (5684 шт.) и Nissan LEAF (5457 шт.). На 2013 год эксперты прогнозируют лидерство Renault Zoe. Страной, лидирующей по продажам электрокаров в Европе, является Норвегия. Франция с Германией делят второе место.

ЗАМКНУТЫЙ КРУГ Непопулярность электрокаров могла быть предугадана заранее, уверены аналитики. «Сегодня производители таких автомобилей встают перед проблемой, представляющей собой замкнутый круг. Для того чтобы потребители заинтересовались электрокарами, необходимо внедрение и развитие зарядной инфраструктуры. Между тем спрос на такую инфраструктуру появится только тогда, когда по российским дорогам будет ездить достаточное количество электрокаров. Поэтому выход на российский рынок с подобными проектами для каждого производителя в отдельности означает достаточно высокие риски, на которые они не готовы», — рассуждает госпожа Завьялова. В России практически нет современных заправок, где время зарядки составляет не восемь часов, а несколько минут. В России требуется построить десятки тысяч таких заправок. В США, например, их количество достигает 15 тыс.

Дмитрий Баранов настроен оптимистично. «Можно не сомневаться в том, что производители сделают все, чтобы потребители, купившие такие машины, не испытывали

проблем ни с ремонтом, ни с приобретением нужных запчастей, где бы они ни находились. Потому что если что-то пойдет не так, то удар по репутации электрокаров будет нанесен такой, что их перестанут покупать совсем, и рынок погибнет в зародыше. Владелец начнут рассказывать о своих проблемах, например, в тех же соцсетях, и исправить ситуацию вряд ли удастся», — говорит господин Баранов.

Дарья Смирнова рассказывает, что в настоящее время на территории Москвы и Московской области установлено 28 зарядных станций компании Revolta, 25 из которых — зарядные станции переменного тока и три станции экспресс-зарядки постоянного тока. Станции установлены на объектах ОАО «Московская объединенная электросетевая компания» и партнеров проекта.

В Петербурге попытки создания зарядных станций провалились из-за высоких цен на подключение к электросетям, говорит госпожа Смирнова. Еще в июле 2011 года компания «Вектор МП Групп» планировала запустить в Северной столице 10 станций подзарядки, расположенных вблизи крупных сетевых магазинов («Мега», «О'Кей», «Лента»), владельцы которых по своему усмотрению устанавливали завышенные тарифы на пользование электроэнергией. Таким образом, экономичнее оказалось заряжать электрокар от бытовой розетки, чем переплачивать на специальной станции. → 16