

14 → На текущий момент московская компания Revolta собирается вложить 16 млн рублей на строительство в Петербурге 40 станций под собственным брендом. А по всей стране компанией планируется установить 2 тыс. электрозаправочных станций стоимостью 1,5 млрд рублей. Идут переговоры по строительству станций в Казани, Набережных Челнах, Сочи, Краснодаре, Новосибирске и Екатеринбурге.

Именно отсутствие инфраструктуры сдерживает продажи электромобилей в Петербурге, говорит Дарья Смирнова.

ДОРОГОЕ И СОМНИТЕЛЬНОЕ УДО-ВОЛЬСТВИЕ Другим фактором, сдерживающим рост популярности электрокаров, является их относительно высокая стоимость. Электромобиль Mitsubishi сейчас стоит около 1,8 млн рублей, Lada El Lada — чуть более 1,2 млн рублей. «При этом сейчас российское правительство готовится отменить ввозные пошлины для электрокаров сроком на один год. В этом случае стоимость японского автомобиля уменьшится на 20 процентов, но все равно она будет на уровне некоторых премиальных брендов. Об экономии в использовании электромобилей пока говорить сложно», — говорит Михаил Чаплыгин.

В ценовом сегменте, в который попадают электромобили, высокий уровень конкуренции, которую они проигрывают ввиду неразвитости заправочной инфраструктуры и неподходящих для российских реалий технических характеристик, говорит Кира Завьялова. «В принципе, электромобили создаются для внутригородских поездок, но в холодных климатических условиях даже на городских дорогах его функциональность сомнительна, поскольку расход заряда аккумулятора на обогрев снижает и без того небольшой запас хода», — добавляет эксперт.

Дарья Смирнова рассказывает, что при среднем дневном пробеге в 70 км ночная зарядка электромобиля требует 10 кВт•ч. Таким образом, в Москве на зарядку автомобиля понадобится 9,7 рубля (при ночном тарифе 0,97 рубля за кВт•ч), в Петербурге

— 20,6 рубля (при ночном тарифе 2,06 рубля за кВт•ч). 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 на 12 августа 2013 года в Москве 32,55 рубля за литр, стоимость пробега 70 км составит 166,33 рубля, в Петербурге — 164,29 рубля (1 литр стоит 32,15 рубля). Однако многие ученые сходятся во мнении, что использование электромобиля не только не экономичнее, но и намного дороже в обслуживании. Так, 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, рассказывает госпожа Смирнова. Подобное исследование было проведено на основании данных по Великобритании.

Исполнительный директор агентства «Автостат» Сергей Удалов констатирует, что пока для потребителей плюсов у электромобилей меньше, чем минусов. А пока плюсы при покупке и эксплуатации не будут превалировать, выбор автолюбителей не будет направлен на этот сегмент авто-рынка.

С ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОМОЩЬЮ Эксперты полагают, что спрос на электрокары мог бы возрасти в результате государственной программы стимулирования развития такого транспорта в стране.

В США, например, покупателям электромобилей государство компенсирует \$7 тыс., и эта мера будет действовать до тех пор, пока не будет продано 100 тыс. автомобилей, то есть, по сути, пока рынок не сформируется, говорит господин Ковжаров. «В России на данный момент не действует даже льготный режим для электромобилей. Отмена таможенных пошлин и введение льготного налогообложения — самые действенные меры, на которые может пойти государство, чтобы способствовать формированию этого рынка. За счет таких мер, к примеру, стоимость Mitsubishi i-MiEV мож-

но было бы снизить до 1–1,1 млн рублей», — рассуждает Сергей Ковжаров.

Дмитрий Баранов полагает, что главная трудность сегодня заключается в том, что жители России не очень стремятся пересесть на эти автомобили. «Достаточно посмотреть, например, на то, сколько у нас автомобилей ездит на газе, а ведь этим заправкам уже несколько десятилетий. Основная причина — низкий уровень самосознания наших граждан, прохладное отношение к экологии и защите окружающей среды, отсутствие стимулов к приобретению таких автомобилей», — говорит господин Баранов.

К тому же до сих пор не решен вопрос снижения ввозных пошлин на электромобили. Летом прошлого года подкомиссия правительства России по таможенно-тарифному и нетарифному регулированию, защитным мерам во внешней торговле под председательством Виктора Зубкова приняла решение о снижении ввозных пошлин на электромобили сроком на один год, но в связи с созданием Единого экономического пространства рассмотрение данного вопроса было передано Евразийской экономической комиссии Таможенного союза. В настоящее время вопрос снижения пошлин опять обсуждается в федеральных органах власти. По оценке Минпромторга РФ, в случае отмены пошлин в Россию в 2014 году может быть ввезено примерно 500 электромобилей.

Господин Баранов отмечает, что даже после снижения пошлин стоимость электромобилей останется достаточно высокой. Учитывая отсутствие необходимой инфраструктуры, не стоит ожидать коренных преобразований на российском автомобильном рынке, говорит эксперт. «Но главной причиной, почему этого не произойдет, является полное отсутствие каких-либо стимулов для массового перехода наших граждан на электромобили. Поэтому возможные изменения в структуре легкового автопарка страны вряд ли появятся раньше, чем через 3–5 лет. Хотя определенные шаги к этому сделаны уже сегодня. Так, Калужская область отменила для покупателей электромо-

билей транспортный налог и стала первым регионом в России, предоставившим льготы для покупателей электромобилей. Если другие регионы последуют ее примеру, возможно, что ситуация потихоньку начнет меняться», — рассуждает господин Баранов.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ Руководитель природоохранных проектов МОО «Зеленый фронт» Егор Леонтьев рассказывает, что электромобили в первую очередь снижают негативное воздействие на окружающую среду путем сокращения вредных выбросов в атмосферный воздух. В больших городах России такая проблема существует. Так, например, в настоящее время доля выбросов от автотранспорта составляет 80% от общего объема выбросов основных загрязняющих веществ. Уровень загрязнения атмосферного воздуха в некоторых районах Петербурга оценивается как повышенный.

Однако говорить о том, что электромобили безвредны и являются панацеей, также не приходится. «Во-первых, возрастут энергозатраты. Во-вторых, такие машины нуждаются в постоянной подзарядке и частой смене своих литиево-ионных батарей. Но ведь электроэнергию для зарядки электромобилей тоже нужно из чего-то вырабатывать, а батареи из чего-то производить. Встанет вопрос утилизации отходов, а у нас подобные вопросы решаются путем захоронения, а не путем переработки. Свалки подобных отходов не будут способствовать улучшению экологической ситуации», — рассуждает господин Леонтьев.

По мнению эксперта, сейчас для России гораздо эффективнее переход на более экологичное топливо, развитие технологии в пользу уменьшения потребления топлива. «Такие примеры уже есть в Европе, где экомобилем считается транспорт, потребляющий меньше 4 л бензина на 100 км. В случае с электромобилем нужно, чтобы он использовал возобновляемые источники энергии, например, солнечные батареи на корпусе и так далее. В наших погодных условиях это затруднительно, но в южных регионах страны вполне применимо», — говорит господин Леонтьев. ■

НА ПУТИ К СБЕРЕЖЕНИЮ

НЕСМОТЯ НА ТО, ЧТО ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОБ ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИИ ПРЕДПИСЫВАЛ ЧАСТНЫМ И ГОСУДАРСТВЕННЫМ КОМПАНИЯМ ПРОЙТИ ЭНЕРГОАУДИТ ДО КОНЦА 2012 ГОДА, МНОГИЕ ТОЛЬКО ПРИСТУПАЮТ К ЭТОЙ РАБОТЕ. СРЫВЫ СРОКОВ ОБЪЯСНЯЮТСЯ КАК ОБЪЕКТИВНЫМИ ПРОБЛЕМАМИ, ТАК И ПРИНЦИПИАЛЬНОЙ ПОЗИЦИЕЙ НЕКОТОРЫХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИЙ. ОДНАКО ИЗБЕЖАТЬ ЭНЕРГОАУДИТА И ОТДЕЛАТЬСЯ ШТРАФОМ НЕ ПОЛУЧИТСЯ, УБЕЖДЕНЫ УЧАСТНИКИ РЫНКА.

КРИСТИНА НАУМОВА

Энергоаудит для широкого списка российских компаний стал обязательным в 2009 году, когда вышел федеральный закон № 261 об энергосбережении. Согласно документу, энергетический паспорт должны получить городские и муниципальные администрации, государственные и муниципальные учреждения, организации, осуществляющие деятельность в области тепло-, электро-, газо-, водоснабжения и канализации, а также в области пассажирских перевозок. Кроме того, в список вошли организации, осуществляющие произ-

водство и транспортировку воды, природного газа, тепловой энергии, добычу ресурсов. Также обязаны пройти аудит все промышленные, транспортные и сельскохозяйственные предприятия, торгово-развлекательные комплексы, бизнес-центры и другие организации с потреблением ресурсов на сумму свыше 10 млн рублей в год. По закону энергетический паспорт должен был пройти экспертизу СПО с присвоением реестрового номера уже до конца 2012 года. После этого паспорт должен был быть принят Минэнерго.

СПИСОК ДОЛЖНИКОВ Однако уже в прошлом году стало понятно, что сроки прохождения энергоаудита будут сорваны. Генеральный директор ООО «Системы энергоэкологической безопасности» Наум Дзекцер констатировал, что к концу 2012 года ситуация обострилась. По некоторым данным, ориентировочно из 500 тыс. предприятий энергетические паспорта получили лишь 1,5 тыс. В Минэнерго в декабре оставались нерассмотренными 18 тыс. энергетических паспортов.

Исполнительный директор ООО «Квадро Электрик» Артем Денисов

рассказывает, что многие компании действительно «проснулись» лишь к концу года и начали активно заказывать работы по энергоаудиту, проводить тендеры и конкурсные процедуры. С государственными компаниями ситуация чуть лучше из-за давления «сверху». В коммерческих организациях, по словам господина Денисова, ситуация была значительно хуже. Многие компании даже не заложили в бюджет проведение энергообследования на 2012 год и уже заранее знали, что проведут его только в 2013 году. → 18