

НА ЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ!

ЧЕГО ЖДАТЬ АВТОМОБИЛИСТАМ ОТ ПЕРЕХОДА НА ЭЛЕКТРОТЯГУ



Не все знают, что электромобили появились раньше своих собратьев с двигателем внутреннего сгорания и поначалу были даже популярнее. Однако из-за несовершенства технологий почти век оставались в тени. Сейчас наступает время, когда они готовы взять реванш, — прогнозы говорят об этом однозначно. Разберемся в перспективах, плюсах и минусах автомобилей «на батарейках».

Когда наступит время «Э»

ассовая электрификация глобального автопарка будет достигнута уже через четверть века. Такой прогноз строит ежегодный отчет Bloomberg New Energy Finance (BNEF). Аналитики предсказывают, что взрывной рост популярности автомобилей с электромоторами, как чистых электрокаров, так и подзаряжаемых гибридов, должен начаться в период с 2025 по 2035 год. Он приведет к тому, что доля электрифицированных транспортных средств в глобальной структуре продаж достигнет 54% к 2040 году. Солидно увеличится их присутствие и в составе парка во всем мире — к этому временному рубежу каждый третий автомобиль будет работать «на батарейках». Основными драйверами роста специалисты называют снижение стоимости литий-ионных аккумуляторов, которое идет более быстрыми темпами, чем ожидалось, а также выгодные условия, предлагаемые компаниями и даже целыми государствами. Так, например, Volvo заявила, что уже с 2019 года станет выпускать только автомобили с электродвигателями, то есть электромобили и гибриды. Законодатели Франции и Великобритании намерены запретить продажу моделей с двигателем внутреннего сгорания к 2040 году. Норвежские власти настроены еще более решительно — они планируют сделать автомобильный парк полностью электрическим уже в 2025 году.

Важность государственной поддержки в достижении заявленных целей трудно переоценить. Согласно тому же отчету BNEF, конкурентоспособными без льгот и субсидий электрокары в некоторых сегментах станут только в 2025 году, тогда как по эксплуатационным показателям они сравняются с автомобилями с бензиновым двигателем или дизелем лишь ближе к 2029 году. Пока же рост популярности объясняется скорее мерами стимулирования, чем преимуществами электрокаров. Например, льготы в Китае позволяют их рынку расти стремительными темпами — в 2017 году здесь было реализовано более 600 тыс. экземпляров подзаряжаемых автомобилей (+72% по отношению к 2016-му), что составило около половины от глобальных продаж таких транспортных средств. Стимулирование экологически чистого транспорта в Норвегии (отмена и снижение налогов, платы за пользование дорогами и парками) привело к тому, что в 2017 году каждый третий купленный автомобиль был подзаряжаемым, а по результатам декабря и вовсе — каждый второй. В то же время отмена Данией льгот практически обрушила рынок электрокаров этой страны. В результате правительству пришлось идти на попятную и вновь ввести часть преференций для покупателей такого транспорта — дешевизна электричества на фоне цен на автомобильное топливо и мода на экологию по убедительности не смогли сравниться с денежной компенсацией.

В поиске поддержки

Глобальный парк электромобилей уже насчитывает миллионы машин, их ежегодный прирост измеряется шестизначными цифрами. В России же количество электромобилей пока исчисляется тысячами. Точнее, одной тысячей. По сообщению аналитического агентства «Автостат», этот знаковый порог был пройден в 2017-м. В том же году обозначился рост продаж новых электромобилей — на 28%. Правда, в абсолютном выражении успех выглядит гораздо скромнее — 95 экземпляров против 74 годом ранее. При этом объем рынка подержанных электрокаров демонстрирует более внушительный рост — по данным того же «Автостата», в прошлом году он увеличился в 3,3 раза и достиг показателя в 1047 экземпляров. И все равно это капля в море.

В России, по сути, отсутствует централизованная поддержка электротранспорта. Покупателям не предлагается действительно привлекательных льгот, хотя их важность для популяризации такого типа транспорта можно увидеть на примере Дании — ведь электромобили, как правило, стоят дороже аналогов с традиционным двигателем, прежде всего из-за большой цены аккумуляторов. И если владельцу условной Tesla, стоимость которой пере-



валивает за сотню тысяч долларов, меры государственной поддержки важны в меньшей степени, то для покупателей условного Nissan Leaf они весьма актуальны.

На фоне деклараций властей о необходимости форсировать развитие легкового электротранспорта с 1 сентября 2017 года перестал действовать режим нулевой пошлины на его ввоз. Реально работающей преференцией сейчас является разве что бесплатная парковка в Москве и Санкт-Петербурге.

Электромобили входят в специальный реестр, который позволяет идентифицировать «зеленые» машины, однако в интернете можно найти немало жалоб на выписанный по ошибке штраф, оспорить который не так-то и просто. Владельцам электротранспорта, как и владельцам автомобилей с ДВС, необходимо оплачивать постановку на учет, страховку, транспортный налог. Проект отмены последнего на федеральном уровне забраковал комитет Госдумы по бюджету и налогам, а в регионах на его обнуление пошли только власти Московской и Калужской областей. Не была реализована и идея разрешить электромобилям передвигаться по выделенным полосам для общественного транспорта.

Пока на поводке

Среди преимуществ электромобиля называют простоту конструкции и, как следствие, недорогое обслуживание, более высокий уровень комфорта из-за отсутствия шума. Однако главное все же недорогой пробег. Киловатт-час электроэнергии стоит гораздо дешевле литра бензина или дизтоплива. При чем разница впечатляет. Например, в