



АЛЕКСАНДР ПЕТРОВ

1. **МАКСИМ СУШИНСКИЙ**,
владелец сети салонов «Авангард»
2. **ВАДИМ АРУСТАМЯН**,
генеральный директор холдинга «Максимум»
3. **АЛЕКСЕЙ БЕЗОБРАЗОВ**,
генеральный директор «Аксель Групп»;
РОМАН СЛУЦКИЙ,
генеральный директор сети дилерских центров «Аларм-Моторс»

ОЛЕГ БАРАБАНОВ,
директор холдинга «Объединенная автомобильная корпорация — РРТ»

СЕРГЕЙ ВАЙНЕР,
член правления дилерского комплекса «Автополе»

ДМИТРИЙ ЗАЙЦЕВ,
управляющий директор группы компаний «Автопродикс»

АЛЕКСАНДР ИВАНОВ,
председатель совета директоров группы компаний Wagner

ВАСИЛИЙ МАРУШКО,
исполняющий обязанности генерального директора АО «Евросиб-Авто-УК»

ДМИТРИЙ ПАРШИКОВ,
директор автоцентра «Рольф Лахта»

МАКСИМ РУДЗИТ,
генеральный директор группы компаний «Мега-Авто»

ВЛАДИСЛАВ РЫДАЕВ,
генеральный директор группы компаний «Прагматика»

АНТОН СОЛДУНОВ,
генеральный директор группы компаний «Петровский автоцентр»

ЭЛЕКТРОТЯГА

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА ПОДРАЗУМЕВАЕТ ВВЕДЕНИЕ МЕР ПОДДЕРЖКИ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА, В ЧАСТНОСТИ — НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ НАЛОГОВЫХ ЛЬГОТ, А ТАКЖЕ ПРЕФЕРЕНЦИИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ. ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ РЫНКА, ДОСТИГНУТЬ ПЛАНОВЫХ 5% В СТРУКТУРЕ ПРОДАЖ К 2025 ГОДУ ЕМУ УДАСТЯ ЛИШЬ ПРИ СОВОКУПНОСТИ ФАКТОРОВ, ГЛАВНЫМ ИЗ КОТОРЫХ ОСТАЕТСЯ НАРАЩИВАНИЕ ЗАРЯДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ДМИТРИЙ МАТВЕЕВ

Согласно стратегии развития автопрома в России, доля электромобилей в продажах на отечественном рынке к 2020 году может составить 1–1,5%, или 15–25 тыс. единиц, а к 2025 году — вследствие прогнозируемого снижения средней стоимости батарей — 4–5%, или 85–100 тыс. автомобилей. При этом, по данным «Автостата», на 2018 год в стране было зарегистрировано лишь около полутора тысяч электрокаров. Уровень 1–1,5% в любом случае означает выход на относительно высокий показатель развитости рынка электротранспорта, который в 2017 году был зафиксирован в Германии, США и Китае, говорится в исследовании консалтинговой компании Roland Berger.

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ОТСТАВАНИЕ Пока рынок электромобилей в России находится в зачаточном состоянии с точки зрения как продаж, так и общего парка: ежегодные продажи новых электромобилей составляют всего 100–150 штук в год. Положительная динамика отмечается лишь на вторичном рынке, где за январь — сентябрь 2018 года рост импорта поддержанных электромобилей составил 97%.

Впрочем, и плановый показатель может стать реальностью за два-три года. Так, в Норвегии доля продаж электрических автомобилей достигла 8% (8 тыс. штук) за три года после массового начала продаж, в Китае потребовалось четыре года для достижения доли рынка в 1%, или 200 тыс. штук, а в США доля в 1% была зафиксирована через три года после массового запуска моделей Tesla Model S и других более бюджетных аналогов. В Германии доля продаж электромобилей достигла 3% в течение трех лет.

Тем не менее указанные страны имели другие фундаментальные предпосылки, например, размер автомобильного рынка, стимулирующее регулирование, стоимость владения традиционными автомобилями и уровень доходов населения. Цель по росту доли электромобилей в РФ до 5% к 2025 году сохранит совокупное стратегическое отставание от международных рынков, где доля электрокаров (включая гибриды) к этому сроку прогнозируется на уровне 35%, а к 2030 году — уже более

60%, из которых полностью электрическими будут примерно 25%.

НЕРЕШИТЕЛЬНЫЙ СПРОС Развитие российского рынка электромобилей сдерживает несколько факторов, уточняют в Roland Berger. Первый — совокупная стоимость владения в сравнении с автомобилем на ДВС, а также более высокая стоимость покупки электрокара в сравнении с традиционными автомобилями. В настоящее время содержание электромобиля в России на 40–100% выше содержания бензиновых и дизельных аналогов, а все преимущества по экономии топлива нивелируются значительной потерей остаточной стоимости — около 70% за период пять лет — в связи с потерей ресурса батареи.

Второй фактор — регулирование рынка и политика городов в области использования машин с ДВС, а также меры стимулирующего воздействия на рынок. Отсутствие существенных льгот для владельцев электромобилей в России снижает интерес потребителей.

В международной практике, например, применяются субсидии на покупку электрокаров (€3–10 тыс.), налоговые льготы (отсутствие регистрационного налога в Китае, уменьшение подоходного налога в США, снижение транспортного налога в размере €250–300 в год в Германии), а также прочие преференции для автомобилистов (субсидии на зарядку, бесплатная парковка, субсидии на обслуживание, бесплатное использование выделенных линий, бесплатный проезд по платным дорогам).

Также применяется регулирование в области соблюдения экологических норм, например, ограничения по выбросам CO₂ или предельные нормативы в области расхода топлива. Регулирование расхода топлива уже введено в Северной Америке, ожидается, что этому примеру последуют регуляторы в Китае и Европе. Ряд европейских городов ввел зоны низких или нулевых выбросов, есть планы по полному запрету дизельного транспорта.

Наконец, третий момент — отсутствие должной инфраструктуры для электротранспорта. По открытым данным, в Китае