

обрели 687 новых электромобилей (95% год к году). В сегменте лидирует модель Nissan Leaf (144 штуки, +10% год к году), на втором месте — электрокроссовер Audi E-Tron, продажи которого в нашей стране начались в июле (134 штуки), замыкает тройку Tesla Model 3 (110 штук), объем рынка которой за год вырос в пять раз. Что касается продаж электромобилей с пробегом, то, по словам экспертов «Авито Авто», по итогам 2020 года они выросли на 119% год к году: в результате их доля увеличилась с 0,034 до 0,069%.

Вместе с тем при снижающихся доходах населения большинству жителей России электромобили не по карману. В какой-то мере позитивно на ситуацию влияет отмена таможенных пошлин на электрокары, которая начала действовать с 4 мая 2020 года. «Эта мера привела к появлению на рынке большого числа подержанных электромобилей из Японии»,— говорят в «Авито Авто». Так, например, самой популярной моделью среди подержанных электромобилей стал Nissan Leaf (доля 73% от общероссийских продаж): его средняя цена составляет 529 тыс. рублей.

На невысокую популярность данного вида транспорта также влияет недостаточная развитость соответствующей инфраструктуры, рассуждает Александр Васильев, менеджер группы по обслуживанию компаний автомобильной промышленности Deloitte. Так, в Москве на сегодняшний день насчитывается 114 зарядных станций для электромобилей, к 2023 году их будет 600. В других регионах их еще меньше: в Санкт-Петербурге — 42 станции, в Новосибирске — 29, в Челябинске — 11. Еще одна причина отставания нашей страны в части увеличения числа электромобилей — препятствия в виде сурового климата в некоторых регионах страны, где применение электромобильных технологий затруднено. «Российский покупатель все еще сомневается в практичности такого средства передвижения, ведь холодный климат отрицательно сказывается на электродвигателях, которые, по различным оценкам экспертов, теряют от 20 до 40% энергии при очень низких температурах»,— объясняют в «Авито Авто». Кроме того, многие россияне просто не готовы отказываться от привычной модели потребления.

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ** Будущее электротранспорта в России в значительной мере зависит от комплексного государственного регулирования, которое бы включало программу по развитию инфраструктуры и утилизации батарей, а также систему льгот для покупки и обслуживания электромобилей — от субсидирования до бесплатных парковок и повсеместной отмены транспортного налога. «Также развитию электромобильных технологий могли бы способствовать усилия автопроизводителей: те из них, кто постепенно будет выводить на российский рынок доступные электромобили, станут драйверами развития данных технологий в России. Для подобных шагов потребуется определенная смелость, качественное долгосрочное планирование и договоренности с государственными структурами о намерениях по внедрению электромобильных технологий»,— говорят в «СберАвто».

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ

На данный момент российские производители не изготавливают электромобили, говорит Евгений Афанасьев, старший руководитель проектов направления «Оценка и финансовый консалтинг» группы компаний SRG. До этого уже выпускался российский электромобиль Lada Ellada, но практически сразу был снят с производства, в итоге их было продано чуть менее ста. Помимо него, не получили своего развития «Ока-электро» и «Ё-мобиль». Однако в ближайшее время планируется начать серийный выпуск сразу нескольких отечественных автомобилей. Среди них — кроссовер «Кама-1» от КамаАЗа, коммерческий автомобиль GAZelle e-NN от ГАЗа, премиальный электромобиль Monarch и автомобиль эконом-класса Zetta.

По-настоящему успешным запуском можно считать московские электробусы, которые стали примером мирового уровня. «Кроме того, что они технологичны и эффективны, парк столичных электробусов на данный момент — самый большой в Европе»,— говорят в «СберАвто». Когда электробусы впервые вышли на улицы столицы, люди были настроены скептически, боялись высокого напряжения, журналисты часто писали про поломки, добавляет Сергей Иванов. «Сейчас видно, что это успешный проект, опасения были напрасны, процесс запущен. Следующий этап — субсидии в коммерческом транспорте. Параллельно нужно думать и о субсидиях на легковые автомобили. Только при таком подходе рынок будет сформирован, а электротранспорт сможет получить распространение в стране»,— уверен эксперт.

Из малых инициатив облегчила бы ситуацию возможность установки так называемых «индивидуальных» зарядных станций — например, в подземных паркингах жилых домов, однако на законодательном уровне этот вопрос сейчас не решен.

В середине мая стало известно, что Министерство экономического развития (МЭР) сформировало первые параметры концепции развития электротранспорта в РФ общей стоимостью более 400 млрд рублей, заложив цели по росту доли электромобилей с 0,1 до 15% рынка в 2030 году, которые эксперты назвали «весьма оптимистичными». Кроме того, власти хотят ограничивать импорт, увеличивая утильсбор и требуя обязательной локализации батареи и мотора.

По планам чиновников уже в 2022 году доля приобретаемого в стране электротранспорта составит 1,7% от рынка в 1,8 млн машин, а к 2030 году общий парк электромобилей достигнет 1,5 млн штук. Среди пилотных регионов — Москва, Петербург, Севастополь и Сочи (как города-курорты с потенциалом развития электрокаршеринга), Калининград и Казань, где будут разработаны программы развития инфраструктуры и планируется ввести «нулевой транспортный налог и бесплатный паркинг».

При этом на создание 20 тыс. зарядных станций в стране до 2024 года понадобится, по мнению МЭР, 37,7 млрд рублей, из которых 40% — из федерального бюджета (13 млрд), 10% — из средств регионов (3,2 млрд). А к 2030 году их число должно достигнуть 150 тыс. штук. Инфраструктура будет создаваться из расчета минимум одна станция на десять электромобилей в населенных пунктах или на 100 км для федеральных автодорог. ■

**78 →** За все виды туризма отвечает Ростуризм, который сегодня подчиняется напрямую премьер-министру Денису Чернышенко, возглавляющему туристический блок в кабинете министров. Вся индустрия бизнес-туризма регулируется локальными нормативно-правовыми актами субъектов и Роспотребнадзором (с рекомендациями ВОЗ) на федеральном уровне.

«В соответствии с российским законодательством, командировки относятся к обычному туризму,— сетует Юлия Липатова.— Таким образом, деловой туризм регулируется 132-ФЗ „Об основах туристской деятельности“, принятым еще в 1990-е годы, и в принципе не идет в ногу со временем, в частности, не учитывает специфики организации деловых поездок. Для того чтобы дать возможность рынку делового туризма выжить в такие непростые времена и быть услышанными государством, организованы локальные ассоциации. Например, САД (Союз агентств делового туризма) объединил ведущих игроков рынка, которые направляют свои усилия на отстройку делового туризма от туроператорской деятельности и разработку регламентов, которые позволят рынку эффективно работать и развиваться».

По ее словам, к агентствам делового туризма применяются такие же стандарты, как к крупному charterному оператору, который занимается «пакетным» туризмом, хотя они находятся с ними в совершенно разных условиях. «В 2019 году размер российского рынка организации деловых поездок оценивался в 650 млрд рублей, а ведущие игроки этого рынка существуют уже более 25 лет, являясь крупными работодателями и налогоплательщиками, внося существенный вклад в развитие делового климата и российской экономики. Но для государства — на уровне законодательства — они просто не существуют как отдельная категория. В том числе, из-за несовершенной системы ОКВЭД многие компании не смогли получить поддержку государства, так как они работают не по туристическому ОКВЭД 79, а по ОКВЭД 5223, отвечающему за продажу авиационных билетов»,— комментирует госпожа Липатова.

Генеральный директор агентства делового туризма Continent Express Станислав Костяшкин говорит, что отсутствие идентификации отрасли на законодательном уровне создает ряд сложностей и регуляторных формальностей, которые не относятся к деловому туризму, например, страхование туристов, обязательство находиться в Реестре туроператоров и другие. По его мнению, это логично в секторе частных путешествий, но неуместно в сегменте делового туризма.

**ПРАВОВОЙ БАЗИС** По данным Всемирной туристской организации UNWTO, России принадлежит менее 1% мирового рынка делового туризма. В 2018 году Россия занимала 42-е место в рейтинге Всемирной ассоциации организаторов конгрессов. «Именно такие низкие показатели подтолкнули правительство к утверждению стратегии развития туризма, в том числе делового,— говорит заведующий бюро адвокатов «Де-юре» Никита Филиппов.— Это одно из приоритетных направлений развития туристической отрасли России, о чем прямо сказано в распоряжении правительства РФ от 05.05.2018 № 872-р „Об утверждении Концепции федеральной целевой программы „Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федера-

ДЕЛОВОЙ ТУРИЗМ

ции (2019 — 2025 годы)»» и распоряжении правительства РФ от 20.09.2019 № 2129-р „Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года“. В нем также сказано, что к деловому туризму относятся конференции, форумы, конгрессы, ротируемые мероприятия зарубежных ассоциаций, деловые поездки, выставки, встречи разного уровня».

Помимо этого, юрист обращает внимание на то, что закрытие границ показало, что в России абсолютно не развит внутренний туризм и кроме Краснодарского края и Крыма люди никуда не ездят. Все это повлекло необходимость пересмотра полномочий Ростуризма, и 5 июня 2020 года президент России подписал указ № 372 „О совершенствовании государственного управления в сфере туризма и туристской деятельности“».

22 марта 2021 года приказом Росстандарта № 381 при участии Торгово-промышленной палаты России образован технический комитет по стандартизации «Туризм и сопутствующие услуги», который занимается формированием программы разработки национальных стандартов в этой сфере. «Границы с некоторыми странами до сих пор закрыты, и в соответствии с распоряжением правительства России (от 16.03.2020 № 635-р „О временном ограничении въезда в Российскую Федерацию иностранных граждан и лиц без гражданства и временном приостановлении оформления и выдачи виз и приглашений“) на территорию России могут въехать лишь определенные категории иностранных специалистов. Палата инициировала внесение изменений в распоряжение для возможности участия иностранных компаний в выставках на территории России»,— говорит господин Селиванов.

**ПРЯМАЯ СВЯЗЬ** По оценке международных экспертов, мультипликативный эффект индустрии может достигать соотношения 1:7. «Это значит, что каждый рубль, вложенный в эту отрасль, приносит 5–7 рублей дохода в сопряженные с ней сегменты других отраслей экономики: туризм, транспорт, гостеприимство, общественное питание, культура, торговля и другие сферы»,— поясняет господин Селиванов. Госпожа Липатова замечает, что инвестиции в российский деловой туризм в 2020 году были близки к нулю. При этом на зарубежных рынках поддерживающие инвестиции, которые позволили агентствам делового туризма выйти из кризиса, имели место.

Показатель активности бизнес-тревел — один из ярчайших маркеров национальной экономики. «Низкая активность деловых путешественников — крайне безрадостный признак как для бизнеса, так и для экономики страны в целом. Именно поэтому есть четкое понимание: страны и компании, которые первыми возобновят командировки — первыми восстановятся после пандемии. Как только в России стал восстанавливаться бизнес-тревел (в июне 2020 года), сразу замедлилось падение ВВП. Пример других стран: бизнес-тревел в США в прошлом году составил –73% от уровня 2019 года, в Австралии –90%, в Китае же всего лишь –28%. Тревел „драйвит“ экономику, одновременно являясь и ее следствием, и показателем. Если бизнесмены перестанут путешествовать, мировой ВВП сократится на 13,7%. Это составляет около \$11 трлн, что почти равно всей экономике Китая»,— заключает господин Костяшкин. ■