

ИССЛЕДОВАНИЕ СПЕЦИФИКИ ОРГАНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В ОТЕЧЕСТВЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Кайзер Е.В. (ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»)
Научный руководитель – к.э.н., доцент факультета ТМИ Лебедева А.С.
(ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

В работе рассмотрена специфика организации инфраструктуры для электротранспорта в отечественных условиях. Выявлены проблемы развития рынка электрокаров в России.

Введение. Российский рынок электромобилей значительно отстает от западных рынков. До половины владельцев автомобилей в России готовы приобретать и использовать электрокары, однако, их останавливает ряд проблем, среди которых можно выделить слабую обеспеченность зарядной инфраструктурой, отсутствие субсидий на приобретение электрокаров, а также неготовность производителей официально продавать электромобили в стране.

Основная часть. За 2021 год в России было куплено 2254 новых электромобилей и 9070 поддержанных. На середину 2021 года до 35% всех электромобилей зарегистрированы только в трех субъектах России: в Приморском Крае (1572 электромобилей), Иркутской области (1381 электромобиль) и Москве (1360 электромобилей).

Аналитики PricewaterhouseCoopers прогнозируют общее увеличение парка электрокаров в стране до 630 тыс. к 2030 году. В Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, согласно сбалансированному сценарию, общее число электромобилей к 2030 году в стране может достигнуть 1,4 млн., что потребует установки не менее 144 тыс. ЭЭС.

Развитие рынка электрокаров в России обусловлено рядом факторов, среди которых законодательные нормы, погодные и географические особенности, наличие соответствующей инфраструктуры.

Согласно опросу ВЦИОМа, на 16 ноября 2021 года до 50% автовладельцев готовы при возможности перейти на использование электромобилей. В качестве основных причин респонденты называли экологичность и экономность эксплуатации, высокую стоимость бензина.

Экстремально низкие и высокие температурные условия негативно влияют на деградацию аккумулятора электромобилей. При этом, высокие температуры оказывают больше вреда аккумулятору, чем низкие. В целом же, одними из лидеров по внедрению электротранспорта являются скандинавские страны, климат которых схож с северными регионами России.

Значительную роль при увеличении доли электромобилей в стране могли бы играть субсидии на его приобретение, по аналогии с мерами, принимаемыми в других странах (Германия, Испания, Италия и т.д.). Льготная программа автокредитования и лизинга, принятая в Правительстве России не может работать ввиду ограничения ее действия на электромобили, произведенные в России, между тем как в стране отсутствует собственное производство электрокаров. Другие меры и нормативы по обеспечению создания зарядной инфраструктуры на сегодняшний день носят стимулирующий характер для роста отечественного рынка электромобилей.

По оценке аналитиков Центра Стратегических разработок, внедрение электромобилей в России практически не окажет влияния на энергобаланс страны. По итогам 2020 года профицит производства электроэнергии в России составил 14 млрд. кВт/ч, большая часть которого пошла на экспорт. При этом к 2030 году электромобили суммарно смогут потреблять в стране от 1,8 до 2,7 млрд. кВт/ч, что не потребует значительной модернизации электросетей и введения дополнительных мощностей.

Массовое внедрение электромобилей на рынке России не несет в себе значительной угрозы для нефтяной отрасли страны. Согласно докладу Министерства энергетики России по итогам 2020 года было добыто 512,8 млн.т. нефти, 232,5 млн.т. которой была экспортирована. Производство бензина составило 38,4 млн.т. за год. Между тем, развитая сырьевая база, в том числе большие запасы лития, никеля и кобальта дают предпосылки для развития отечественного производства электромобилей и их составляющих.

Крупные сырьевые компании участвуют в программах по строительству зарядной инфраструктуры для электромобилей. Дочерние предприятия Газпрома на территории своих АЗС устанавливают электрозаправочные станции. Роснефть планирует развитие сети ЭЗС совместно с ПАО «Россети» и с ПАО «РусГидро». В целом, по ожиданиям аналитиков Bloomberg, к 2040 году массовое внедрение электромобилей позволит сократить использование нефти на рынке до 8,5 млн. баррелей в сутки при среднем суточном мировом потреблении нефти в сутки на уровне 100 млн. баррелей.

Выводы. Для реализации сбалансированного сценария развития электротранспорта, согласно Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, необходимо: пересмотреть меры государственной поддержки субсидирования покупки электромобилей; контролировать реализацию корпоративных стратегий по строительству зарядной инфраструктуры в государственных компаниях; формировать благоприятную инвестиционную среду для развития отечественного производства электрокаров.

Кайзер Е.В. (автор)

Подпись

Лебедева А.С. (научный руководитель)

Подпись