

*Павлова Александра Сергеевна,
старший преподаватель кафедры «Экономика дорожного
хозяйства» МАДИ, Москва*

*Маркичев Владимир Александрович,
старший преподаватель кафедры «Экономика дорожного
хозяйства» МАДИ, Москва*

*Фамина Наталия Валентиновна,
к.ф.н, доцент, доцент кафедры
«Иностранные языки» МАДИ, Москва*

ГОСУДАРСТВЕННОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ РОСТА РЫНКА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

Аннотация. Сегодня можно констатировать, что эпоха хищнической добычи и безоглядного проедания природных богатств завершается. Дальнейшее устойчивое экономическое развитие мирового сообщества невозможно без сбережения и восстановления окружающей среды. Это подтвердил и саммит по климату COP26, завершившийся 13.11.21 в шотландском г. Глазго. Более 73% в общемировом объеме выбросов парниковых газов антропогенного характера составляют выбросы диоксида углерода. Важным инструментом перехода к низкоуглеродной экономике являются инвестиции в транспортную инфраструктуру и рынок электромобилей. Ведь 18% углекислого газа сейчас выбрасывается именно автомобильным транспортом, прежде всего в США, ЕС и КНР. Один автомобиль в среднем производит около 5 тонн CO₂ в год. Для сравнения, на всю мировую авиацию в суммарном выбросе углекислоты приходится лишь 2,5%.

Ключевые слова: «зеленая» экономика, выбросы парниковых газов, углеродная нейтральность, углеродный налог, электротранспорт, автомобили на электротяге, электромобили.

*Pavlova Alexandra S,
senior teacher of the Department of «Economics of road management»*

MADI, Moscow

*Vladimir Markichev A,
senior teacher of the Department of «Economics of road management»*

MADI, Moscow

*Famina Natalya V.,
Ph. D, associate professor, associate professor of the
Department of «Foreign languages» MADI, Moscow*

GOVERNMENT STIMULATION OF GROWTH OF THE ELECTRIC VEHICLE MARKET

***Abstract.** Today we can state that the time of predatory prey and reckless wasteful expenditure of natural resources has come to an end. Further sustainable economic development of the World community is impossible without restoration and conservation of the environment. This was also confirmed by the COP26 climate summit that ended on November 13th, 2021 in the Scottish city of Glasgow. More than 73% of total global emissions account for anthropogenic gas and Carbon dioxide emissions. Investments in transport infrastructure and electric car market are an important tool for the transition to a low-carbon economy. Motor vehicles are now held responsible for 18% of the world's carbon dioxide emissions, first of all, in the EU, USA and China. One car on average produces about 5 tons of CO₂ per year. For comparison, for the whole world aviation the total carbon dioxide emission amounts to only 2,5%.*

***Keywords:** Green economy, greenhouse gas emissions, carbon neutrality, carbon tax, cars on electric traction, electric cars, electric transport.*

В последнее время рынок электромобилей испытывает бурный рост. К началу 2021 г. мировой парк автомобилей на электротяге превысил 7 млн. единиц. За 2020-й год было продано 3124793 электрокара.

Как прогнозирует Международное энергетическое агентство, парк электромобилей к 2025 году достигнет 200 млн. шт. Широкое проникновение в нашу жизнь электрокаров всех видов и марок отвечает актуальной для мира задачи перевода экономики на «зеленые» рельсы.

Государства Старого Света являются активными участниками этого процесса. «Европейское зеленое соглашение», представленное еще в 2019-м году, направлено на превращение Европы в первую климатически нейтральную зону к 2050 г. К 2023 г. ЕС собирается ввести углеродный налог на импорт товаров из стран с большими выбросами парниковых газов.

Старается не отставать и Азия. КНР объявила о достижении углеродной нейтральности к 2060 г. Важным инструментом перехода к низкоуглеродной экономике являются инвестиции в транспортную инфраструктуру и электротранспорт [7].

Главным фактором бурного развития рынка автомобилей на электротяге в последние годы является снижение цены аккумуляторов как основного элемента стоимости данного транспортного средства, а также повышение емкости аккумуляторных батарей (рис. 1).

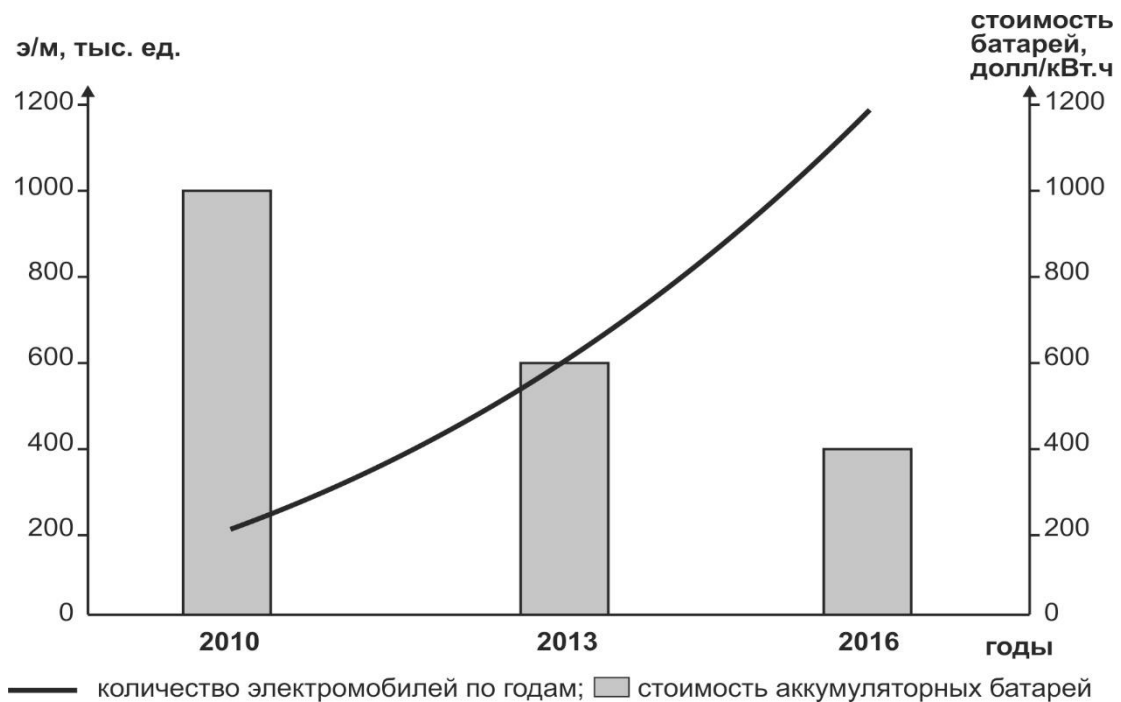


Рисунок 1. Динамика парка электромобилей и снижения стоимости аккумуляторных батарей [2, с. 15]

Российский рынок электромобилей находится пока на стадии формирования. Общее количество электрокаров в России недавно превысило 11 тыс. шт. Более 20% всех автомобилей на электротяге зарегистрировано в Приморском крае, жители которого активно приобретают подержанные электролегковушки из Японии.

В отличие от большинства европейских стран, российский рынок легковых электромобилей в настоящее время не поддерживается никакими мерами государственного регулирования и развивается стихийно. Однако, несмотря на отсутствие государственной поддержки и слабое развитие инфраструктуры заправочных станций, количество легковых электрокаров и электробусов на дорогах страны постепенно увеличивается [5], что свидетельствует о росте интереса потребителей к данному виду наземного транспорта. Введение стимулирующих мер становится все более актуальным и требует изучения и адаптации зарубежного опыта государственного стимулирования приобретения и использования электромобилей.

Анализ литературы по данной тематике [1, 3, 4, 6] позволяет сделать вывод, что наиболее популярными мерами поддержки в настоящее время являются следующие: 1) субсидирование части стоимости электромобиля при его покупке; 2) налоговые льготы на регистрацию электрокара или на его содержание (сокращение суммы транспортного налога), которые могут распространяться не только на индивидуальных владельцев, но и на компании, которые содержат автомобили на электротяге в своем автопарке; 3) льготы по НДС при покупке электромобиля; 4) льготы при использовании зарядочной инфраструктуры; 5) льготы при пользовании общественными парковками, выделенными полосами движения.

Каждая страна выбирает свою схему поддержки рынка электротранспорта. Среди наиболее распространенных мер стимулирования развития рынка электромобилей можно назвать льготы и скидки при их покупке. Однако страны, имеющие успешный опыт внедрения электрокаров, активно используют и меры, направленные на снижение стоимости их эксплуатации.

Все меры условно можно разделить на три группы: финансовые, инфраструктурные и местные. Финансовые льготы можно разделить на прямые (субсидирование) и косвенные (налоговые). Меры поддержки, не предусматривающие прямого или косвенного денежного субсидирования, обычно заключаются в предоставлении определенных дополнительных прав владельцам электрокаров.

Опыт стран, лидирующих во внедрении электромобилей в повседневную жизнь общества, показывает, что ключевым фактором развития этого рынка является государственная поддержка и госинвестиции. Государства, в которых правительство заинтересовано в росте парка электрических машин, прежде всего озабочены вопросами экологии: снижением выбросов оксидов углерода и азота, а также мелкодисперсных твердых частиц. Ярким примером такой политики служит Китай. Популяризация электрокаров является важным направлением в деле улучшения экологической обстановки в этой стране.

Продажи машин с нулевым выбросом начались здесь еще в конце 2000-х годов, а с 2013 года стали стремительно расти. В 2015 году было продано более 145 тысяч штук, а общий парк составил 225 тысяч машин. К началу 2023-го года количество экологически чистых автомобилей превысило 5 миллионов. И причина такого стремительного роста заключается именно в государственном стимулировании продаж: правительство развивает сеть зарядных станций и субсидирует покупку электромобилей, обеспечивая им конкурентную цену на общем автомобильном рынке.

Почти все страны с высоким уровнем внедрения электрокаров осуществляют на национальном уровне либо прямую финансовую поддержку (дотации), либо налоговое стимулирование развития инфраструктуры подзарядки. Например, датское правительство предлагает налоговую скидку на установку домашних зарядных устройств до 2700 долл. В результате доля электромобилей в общем числе приобретаемых датчанами легковушек приближается к двадцати процентам.

Правительство Великобритании предоставляет софинансирование установки домашних зарядных устройств в размере до 75% стоимости оборудования и до 500 фунтов стерлингов для проведения работ по установке оборудования. Во Франции разработаны и законодательно оформлены требования по обязательному оборудованию всех вновь построенных жилых и общественных зданий точками зарядки для электромобилей.

В России развитие как самого рынка электромобилей, так и поддерживающей инфраструктуры только начинается [8]. Меры по дальнейшему стимулированию внутреннего спроса на электрокары пока находятся на стадии предварительной разработки. Поэтому изучение мирового опыта государственной поддержки электромобильных технологий, а также разработка различных инструментов моделирования их эффективности представляют большой интерес.

Список источников и литературы

1. Шукшин М.А., Шолина Д.Д., Арташина И.А. Российский рынок электромобилей: сдерживающие факторы и перспективы развития// Автомобильная промышленность. – 2020. – № 1.
2. ИНЭИ РАН, 2016. – «Прогноз энергобаланса мира и России»<https://ac.gov.ru/files/publication/a/10585.pdf> (дата обращения: 10.04.2024).
3. Иосифов В.В., Бобылев Э.Э. Развитие российского рынка электромобилей: тенденции, перспективы, барьеры // Финансовая аналитика: проблемы и решения. - 2017. - Вып. 11.
4. Ратнер С.В., Маслова С.С. Государственное стимулирование развития рынка электрических транспортных средств: мировой опыт // Финансы и кредит. - 2017. - Вып. 22.
5. Феофанов С.А., Лайко Е.М. Феофанова Л.С. Электробусы и зарядная инфраструктура в условиях мегаполиса// Автомобильная промышленность. – 2019. - № 2.
6. Колбасов А.Ф., Карпухин К.Е. Исследование инфраструктуры для личного электротранспорта: актуальные проблемы, варианты решений // Журнал автомобильных инженеров. - 2017. - № 2.
7. Беляков Г.С. Группировка затрат для обоснования инвестиций // Наука и техника в дорожной отрасли. - 2021. - №1. – С. 29-31.
8. Измайлова Д.К., Дрейцен М.А., Беляков Г.С. Fidic контракты: практика применения и перспективы развития в России // Транспортное дело России. - 2020. - №2. - С. 82-85.