

Научная статья  
[https://doi.org/ 10.24412/2713-1742-2024-2-7](https://doi.org/10.24412/2713-1742-2024-2-7)  
УДК 351



## ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В ПОЛИТИЧЕСКОМ ВЕКТОРЕ: ПЕРСПЕКТИВЫ И ТЕНДЕНЦИИ

**Корсаков С.К.**

*Историко-архивный институт  
Российского государственного гуманитарного университета*

**Аннотация.** Целью исследования является анализ Концепции развития электротранспорта в России до 2030 года, предпринимаемых государством мер по стимулированию этого сектора, а также выявление на основании текущих достижений и планов на будущее, какие перспективы и тенденции сложатся в отрасли электротранспорта под влиянием государственной политики.

В статье рассмотрено распоряжение Правительства о концепции развития электротранспорта в России до 2030 года и проанализированы перспективы, тенденции развития данной отрасли в соответствии с новой государственной политикой. Автор формирует свой подход на основании анализа принятых мер и достигнутых результатов при использовании утвержденной Концепции за определенный период, поскольку сама концепция разделена на 2 этапа реализации: первый этап 2021-2024 годы и второй этап 2025-2030 годы.

В результате проведенного исследования автор формирует свой подход на основании анализа принятых мер и достигнутых результатов при использовании утвержденной Концепции за определенный период, поскольку сама концепция разделена на 2 этапа реализации: первый этап 2021-2024 годы и второй этап 2025-2030 годы. Уже на первом этапе реализации концепции были достигнуты результаты, касающиеся объема выпускаемой продукции, а также развития зарядной инфраструктуры. Планы на второй этап ещё более амбициозны и включают в себя значительное увеличение производства электротранспортных средств, расширение зарядной сети, а также выпуск водородных заправочных станций.

**Ключевые слова:** электротранспорт, государственная политика, электромобили, рынок электротранспорта, производство электромобилей, экология, экологическая повестка, концепция развития, зарядная инфраструктура.

## FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF ELECTRIC TRANSPORT IN THE POLITICAL VECTOR: PROSPECTS AND TRENDS

**Semyon K. Korsakov**

*Historical and Archival Institute of the Russian State University for the Humanities*

**Abstract.** The purpose of the study is to analyze the Concept of electric transport development in Russia until 2030, the measures taken by the state to stimulate this sector, as well as to identify, based on current achievements and plans for the future, what prospects and trends will develop in the electric transport industry under the influence of state policy.

The article examines the Government's decree on the concept of electric transport development in Russia until 2030 and analyzes the prospects and trends in the development of this industry in accordance with the new state policy. The author forms his approach based on an analysis of the measures taken and the results achieved when using the approved Concept for a certain period, since the concept itself is divided into 2 stages of implementation: the first stage 2021-2024 and the second stage 2025-2030.

As a result of the research, the author forms his approach based on an analysis of the measures taken and the results achieved when using the approved Concept for a certain period, since the concept itself is divided into 2 stages of implementation: the first stage 2021-2024 and the second stage 2025-2030. Already at the first stage of the concept's implementation, results were achieved regarding the volume of products produced, as well as the development of charging infrastructure. Plans for the second stage are

*even more ambitious and include a significant increase in the production of electric vehicles, expansion of the charging network, as well as the production of hydrogen filling stations.*

**Keywords:** *electric transport, public policy, electric vehicles, electric transport market, electric vehicle production, ecology, environmental agenda, development concept, charging infrastructure.*

### **Введение.**

Началом формирования стратегических планов по перспективам развития и внедрения электромобильного парка в Российской Федерации стало Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 августа 2021 г. № 2290-р[1]. Данный нормативный документ определил концепцию и главные направления государственной политики в сфере развития производства и дальнейшего использования электротранспортных средств на территории Российской Федерации.

Немаловажным аспектом будущего является сформированная сфера обслуживания и организация качественного послепродажного сервиса, который будет необходим выпускаемой продукции, так как большой процент выпускаемых электротранспортных средств в последующем будет использоваться в некоммерческих государственных организациях

Непрерывность работы электротранспорта крайне важна для обеспечения грамотной работы государственных структур и общества в целом[2]. Разумеется, Концепция предусматривает развитие более широких мер, как с инженерной точки зрения, так и транспортной системы и свода правил того же ПДД, не говоря уже об остальных регуляторных барьерах для использования электромобильного транспорта. Однако она не детализирует конкретные задачи и не выдвигает требования по преодолению бюрократических барьеров в части обязательного размещения зарядных устройств повсеместно, что позволило бы ускорить популяризацию данного вида транспорта.

### **Результаты.**

Концепция предусматривает 2 этапа реализации: первый этап 2021-2024 г. и второй этап это 2025-2030 г. Рассматривая 1 этап Концепции необходимо понять, что целевыми показателями для него являются объем выпускаемой продукции сборочными площадками и производствами, а их объем должен достигнуть к 2025 году не менее 25 тысяч единиц и построение с вводом в эксплуатацию зарядной инфраструктуры для обеспечения качественного и безопасного использования современного транспорта, а это порядка 9,4 тысяч зарядных станций и из

них, 2,9 тысяч должны быть быстрыми зарядными станциями. Говоря о 2 этапе Концепции, мы прослеживаем увеличение объемов в несколько раз, так как система производства, заинтересованных партнеров из-за рубежа и развитие внутренних финансовых инвестиций в производство и расширение данной сферы должно увеличиться по прошествии определенного времени.

Какие цифры мы можем тут наблюдать: 10% произведенных от всех транспортных средств должны быть электрическими, не говоря уже об общем объеме электрификации транспортных средств государства. В общем объеме количества эксплуатируемых транспортных средств, включая импорт иностранной продукции и также, выпускаемых на территории Российского государства, должно приблизиться к 20% от общего числа транспортных средств. Кроме того, должны быть построены 72 тысяч единиц зарядных станций, где уже будут 28 тысяч быстрых зарядных станций; и это очень серьезные цифры. Особо стоит отметить пункт о выпуске 1000 водородных заправок станций.

В связи с новшествами по внедрению водородной структуры в нашем государстве, появляется задача в виде формирования не менее 39 тысяч рабочих мест для электротранспортной отрасли[1].

Приведенные в Распоряжении меры – это не просто трансформация политической, транспортной и экономической сфер, а необходимость вливания в формирование нового мироустройства, где основой выступает альтернативно-топливный ресурс. И эта целенаправленная политика развитых стран не оставляет шанса или выбора для Российской Федерации, и руководство страны приняло этот вызов и дало понять общественности и, прежде всего, бизнесу свое отношение к данному вопросу. Российская Федерация богата природными ресурсами, в частности, углеродным сырьем, и транспорт является главным потребителем данного ресурса внутри страны, сокращая и истощая объемы залежей природных ископаемых.

Новые тенденции сокращения использования углеродного сырья, характеризуют ци-

визитационный подход и заботу о будущих поколениях. Кроме того, по мнению автора данной статьи, это позволяет Российской Федерации, в некотором смысле, вынужденно определиться и найти своё достойное место в технологичном и быстроразвивающемся глобальном рынке. Для этого потребуется сформировать вектор внутренней экономической политики в сторону мировых автопроизводителей, концернов, технологических кластеров и национальных производителей электротранспорта, аккумуляторно-батарейных изделий, микрочипов и полупроводников. Сложная геополитическая ситуация дает шанс нашей стране встроиться в мировую систему производства будущего, технологий и развития.

Главным торговым партнером для Российской Федерации на текущий момент является Китайская Народная республика, и она же одновременно является дружественно настроенным в отношении нашей страны государством и самой передовой в мире страной по производству электрокаров, аккумуляторно-батарейных изделий, не говоря о зарядных станциях и прочих комплектующих. Это экономика номер один, где полностью сформированная и грамотно проведенная политика по развитию производства и использования электрического транспорта может стать для нас примером по внедрению данного кластера, с учетом природных и экономических особенностей[4].

Концепция и меры по ее реализации, по сути, создают новый сектор экономики в нашей стране, причем, весьма обширный с вовлечением в производственные процессы специалистов, создание тысяч рабочих мест; по предварительным данным, число варьируется в пределах 36 тысяч человек, но, полагаю, что цифра значительно занижена, поскольку на повестке стоит задача не закупки, а создания своих производств по выпуску зарядных батарей способных удерживать энергию в условиях холодного зимнего климата. А это значит, что в процесс должен быть вовлечен значительный научный потенциал страны для решения этих проблем. Кроме того, необходимо перепрофилирование или создание новых учебных заведений для подготовки специалистов, способных выполнять работы на новом качественном уровне и современном оборудовании. Концепция предусматривает в первом периоде создание базы для реализации производственных процессов и перечисленные автором ряд задач и мероприятий должны быть

осуществлены именно в этом периоде. Своевременное и достаточное финансирование этой глобальной задачи, позволит в обусловленные сроки реализовать поставленные цели и выйти стране на новый уровень развития.

В Российской Федерации существует один и, наверное, самый яркий пример производства, вполне успешно функционирующий в электромобильной сфере – это «Электробус»[3]. На территории российских городов уже сегодня можно видеть данные транспортные средства от трех главных поставщиков: ПАО «КАМАЗ», ПАО «ГАЗ» и ООО «ВОЛГАБАС». В названных компаниях развернуто широкое производство всех комплектующих и их высокая локализация.

На текущий момент известно, что эти компании поставили в российские города уже более 1500 тысячи электротранспортных средств. Помимо электробусов, развернуто производство гибридных видов транспорта и в совокупности, эта цифра превышает показатели многих других недружественных западных государств, в которых эко-повестка стоит более остро. Уже более 6 лет используются электробусы в Москве. Технологии будущего начали внедряться в нашу жизнь в сфере общественного транспорта раньше мыслей и планов о подготовке бюрократически-стратегического плана. Вот почему позиция государства по вопросу развития в электромобильном секторе, выраженная в форме Концепции, оказалась столь долгожданной и дающей надежды участникам названных бизнес процессов, на государственную поддержку для реализации этой концепции и возможность исполнить изложенное в ней на практике.

В Концепции рассматриваются несколько вариантов перспектив формирования будущего рынка электротранспортных средств. Правительство сформировало несколько сценариев исходя из определенного количества спроса, которое оно видит на мировой площадке. Говоря об этих предположениях, стоит рассмотреть конечную цифру продаж автомобилей в мире, за разные года и цифрой, которую предполагают к определенному моменту. А именно, по так называемому инерционному сценарию, рассматривается 10,2 миллиона электромобилей к 2025 году, и 19,5 – к 2030 году от общемирового объема. Данные предположения о будущей ситуации на мировом рынке не безосновательны, так как за этим стоят некоторые тенденции и принятые многими странами и гос-

ударственными альянсами Федеральные законы. В концепции рассматривали количество электрокаров в автопарке России за 2020 год, из которого был сделан вывод об отставании от мировых показателей лидирующих стран в этом вопросе, тогда было насчитано 11 тысяч единиц.

Внутри Концепции предполагалось, что к 2025 году в Российской Федерации производство электромобилей от общего объема достигнет 25 тысяч единиц, как легкого коммерческого транспорта, так и легкового. Сейчас цифры продаж и производство электромобилей на территории Российской Федерации идут по инерционному сценарию. Причины – недостаточное стимулирования развития спроса на данный вид транспортного средства и инфраструктуры. В дальнейшем это будет равнозначно производству 100 тысяч электротранспортных средств, а общее число не превысит 540 тысяч, то есть не больше 5% от всех транспортных средств. При сбалансированном сценарии, доля электротранспортных средств составит уже 15% от всего объема к 2030 году, а производить будут порядка 220 тысяч единиц, данный сценарий будет основываться на том, что поддержка развития инфраструктуры и спроса максимально оказывается в первые 3 года проекта.

Зарядочные станции по сбалансированному сценарию предполагают порядка 144 тысяч единиц по территории всей страны, как быстрых, так и медленных, расстояние между зарядными станциями не должно превышать 100 километров между ними, расчет сделан исходя из 1 зарядочной станции на 10 машин. В условиях крупных городов плотность рассчитывают на 4 квадратных километра между станциями, так как тут уже работают другие правила из-за повышенного спроса. Срок окупаемости зарядочной станции порядка 7-10 лет, как показывает опыт США и Индии, но в условиях Российской реальности и недорогой стоимости электроэнергии в сравнении с другими странами, за счёт АЭС, ГЭС окупаемость может происходить значительно быстрее. Большая доля вложений будет привлекаться в большей массе из бизнеса, преимущественно частного, это позволяет повышать эффективность, также будет делаться большой уклон на строительство преимущественно быстрых зарядных станций.

Нельзя обойти тот факт, что из-за дороговизны добычи лития, Россия импортирует данный компонент для литиевых батарей и при этом, по количеству природных запасов страна находится на десятом месте. Здесь вероятно можно идти по пути

экспорта в другие страны высокосортных никеля и кобальта, используемых в производстве литиевых батарей, чтобы компенсировать затраты на литий и сделать цены на отечественные электромобили конкурентоспособными.

Мировые показатели продаж электромобилей в цифровом выражении выглядят следующим образом:

- в 2021 году продажи достигли 6,6 миллиона штук;

- в 2022 году по всему миру было продано почти 9,8 миллионов электромобилей;

- в 2023 году продажи электромобилей в мире выросли на 31% и достигли 13,6 миллионов штук, что не может не подтверждать цифры и прогнозы указанные в Концепции, поэтому вполне вероятно мы можем сделать вывод о том, что в 2024 году цифра по сбалансированному сценарию превысит те самые 14 миллионов единиц, которые были запланированы в рамках мировых показателей на 2025 год.

На основе показателей стоит обратиться к объемам производства и продаж на Российском рынке. В отчете Министерства экономического развития в 2023 году в России было произведено 3187 электромобилей.

Большую долю, в производственную программу этого года, внес завод «Москвич» – 2041 единиц, а также Липецкий завод «Моторинвест» – 1131 единиц. Девять автомобилей было собрано ГАЗом и шесть — «Электромобили Мануфэкчуринг рус» [7].

При этом по плану за год должно было быть произведено 7,4 тысяч электромобилей. В 2022 году, за аналогичный период в РФ было произведено 1745 электромобилей, а план составлял 2,5 тысяч единиц. Важно отметить, что план и объем производства у производителей формируется немного больше, чем рассматривается в Концепции.

Продажи электротранспортных средств в 2021 году составили 2254 единицы. В следующем 2022 году уже составили 2998 тысячи электромобилей, а по итогам 2023 года в нашей стране было реализовано 14089 новых электромобилей. Это в 4,7 раза больше, чем годом ранее, и является рекордным показателем.

Эксперты выяснили, что 45% россиян готовы вкладывать собственные деньги в обновление автомобиля, чтобы переоборудовать его в электрокар. Еще 38% респондентов выразили готовность потратить до 500 тыс. рублей. С более внушительной суммой, от 500 тыс. до 1 млн. рублей, готовы расстаться лишь 5% россиян [6].

### Заключение.

В распоряжении Правительства Российской Федерации от 23 августа 2021 г. № 2290-р и утвержденной Концепции отсутствует упоминание или предпосылка для формирования какого-либо единого менеджмента по данной ветви развития нашего государства. Ведь грамотное управление и верное принятие ключевых решений единым или сгруппированным центром, может привести показатели к необходимым значениям, а про структурность и единую работу исполняющих органов, на которые возвели всю ответственность за реализацию данной Концепции совершенно нет никаких дополнительных пунктов или отдельных документов располагающихся на официальных источниках законов.

В связи с этим, необходимо формирование единого менеджмента и создание организованной структуры для последующего контроля и коммуникации государственных исполнительных органов, несущих ответственность за реализацию данной Концепции и бизнеса, с общественностью, также последующим формированием и созданием научно-технических центров и институтов по решению технологических проблем.

Также, был сделан анализ спроса на электромобили на мировом рынке, показан в цифрах и освещены планы развития производства этого вида транспорта в нашей стране. Но при выполнении всех условий и задач, поставленных в Концепции, производитель неминуемо столкнется с проблемой спроса на свой продукт, поскольку, как известно, общество всегда с большой осторожностью относится к нововведениям и особенно, если они требуют значительных трат.

Развитие данного вида транспорта должно начинаться со стимулирования спроса и серьезной мотивации покупки электромобилей. РГС Банк проводил опрос населения на предмет заинтересованности населения страны в приобретении электромобиля. Итоги

опроса показали, что значительная часть опрошенных, примерно 45%, интересуются данным видом транспорта. Но 55 % населения он не интересен вообще, и были обозначены причины, такие как высокая цена (так ответили 46% россиян), небольшой запас хода (37%), отсутствие развитой инфраструктуры в стране (29%)[8].

Опыт мировых производителей электромобилей показывает, что в США, Китае и Норвегии был принят ряд значимых мер, чтобы стимулировать покупателя на выбор в пользу электромобиля. Например, в Норвегии, «пионеру» массового внедрения данного вида транспорта, стимулирующие меры в совокупности достигали 55% компенсации покупной цены электромобиля[5].

В Российской Федерации эти меры должны иметь заблаговременный характер, прописаны в предварительно изданных нормативных законах, чтобы не оказаться в ситуации, когда «поезд производства» набрал обороты, а потребитель не видит смысла или боится обзавестись новым продуктом.

В США для увеличения спроса населения, покупателям электромобилей компенсировали почти половину стоимости покупки в некоторых штатах.

Может показаться неосуществимым и даже излишним, однако, предоставление москвичам, и россиянам в целом, привилегии использования выделенных полос для движения на электромобилях могло бы стать значительным толчком к приобретению подобных средств передвижения. Проезд по платной дороге без оплаты - также экономически допустимый и вполне реальный вариант для рассмотрения на уровне Правительства и Министерства транспорта. Сюда же в копилку следовало бы добавить льготные кредиты, а опыт г. Москвы по налоговым льготам и специальным бесплатным парковкам, распространить на всю территорию РФ.

### Конфликт интересов

Не указан.

### Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

### Conflict of Interest

None declared.

### Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

### Литература:

1. *Распоряжение Правительства РФ от 23.08.2021 N 2290-р (ред. от 29.10.2022) «Об утверждении Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года»*
2. *Бучнев А.О. Особенности стимулирования внедрения электромобильного транспорта как цель государственной политики / А.О. Бучнев, О.А. Бучнев // Государственная служба. – 2023. – №2 (142). – С. 80-87.*
3. *Горев А.Э. Развитие городского пассажирского транспорта / А.Э. Горев, О.В. Попова // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2019. – №2 (81). – С. 45-47.*

4. Пелегов Д.В. Государственная поддержка электрического транспорта в Китае: причины, меры и перспективы / Д.В. Пелегов, Г.А. Еременко // Экономика региона. – 2020. – №3. – С. 921-934.
5. Ускова О.Д. Особенности формирования рынка электромобилей: отечественный и зарубежный опыт // Экономические системы. – 2021. – №4. С. 207-218.
6. Каждый третий автовладелец готов переделать свою машину в электромобиль – Известия – URL: <https://iz.ru/1557614/2023-08-11/kazhdyi-tretii-avtovladelec-gotov-peredelat-svoiu-mashinu-v-elektromobil> (дата обращения: 28.04.2024)
7. Минэк раскрыл объем производства электромобилей в России – Известия – URL: <https://iz.ru/1562151/2023-08-21/minek-raskryl-obem-proizvodstva-elektromobilei-v-rossii> (дата обращения: 28.04.2024)
8. РГС Банк: 45% россиян хотят купить электромобиль – Селдон Новости – URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/251445013> (дата обращения: 28.04.2024)

#### References:

1. *Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 23.08.2021 N 2290-r (red. ot 29.10.2022) «Ob utverzhdenii Konceptii po razvitiyu proizvodstva i ispol'zovaniya elektricheskogo avtomobil'nogo transporta v Rossijskoj Federacii na period do 2030 goda» [Decree of the Government of the Russian Federation dated 08/23/2021 No. 2290-r (ed. dated 10/29/2022) "On approval of the Concept for the development of production and use of electric motor transport in the Russian Federation for the period up to 2030"*
2. Buchnev A.O. Features of stimulating the introduction of electric vehicle transport as a goal of state policy / A.O. Buchnev, O.A. Buchnev // *Public service*. 2023. No.2 (142). pp. 80-87.
3. Gorev A.E. Development of urban passenger transport / A.E. Gorev, O.V. Popova // *Transport of the Russian Federation. A journal about science, practice, and economics*. 2019. No.2 (81). pp. 45-47.
4. Pelegov D.V. State support of electric transport in China: causes, measures and prospects / D.V. Pelegov, G.A. Eremenko // *The economy of the region*. 2020. No. 3. pp. 921-934.
5. Uskova O.D. Features of the formation of the electric vehicle market: domestic and foreign experience // *Economic systems*. 2021. No.4. pp. 207-218.
6. Every third car owner is ready to convert his car into an electric car – *Izvestia* – URL: <https://iz.ru/1557614/2023-08-11/kazhdyi-tretii-avtovladelec-gotov-peredelat-svoiu-mashinu-v-elektromobil> (accessed: 28.04.2024)
7. The Ministry of Energy revealed the volume of production of electric vehicles in Russia – *Izvestia* – URL: <https://iz.ru/1562151/2023-08-21/minek-raskryl-obem-proizvodstva-elektromobilei-v-rossii> (accessed: 28.04.2024)
8. RGS Bank: 45% of Russians want to buy an electric car – *Seldon News* – URL: <https://news.myseldon.com/ru/news/index/251445013> (accessed: 28.04.2024)

#### Информация об авторе:

**Корсаков Семён Константинович**, аспирант кафедры теоретической и прикладной политологии факультета международных отношений, политологии и зарубежного регионоведения Историко-архивного института Российского государственного гуманитарного университета, Москва, Россия, semkor1999@gmail.com

**Semyon K. Korsakov**, Postgraduate student of the Department of Theoretical and Applied Political Science of the Faculty of International Relations, Political Science and Foreign Regional Studies of the Historical and Archival Institute of the Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia.