



Рейтинг распространения электротранспорта

kept

Сентябрь 2024 г.

Содержание



3
Вступительное
слово



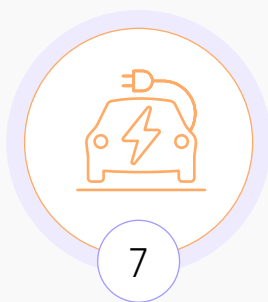
4
Рейтинг
распространения
электротранспорта



5
Методология



6
География
рейтинга



7
Количество
электромобилей



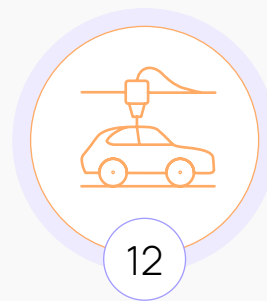
8
Зарядная
инфраструктура для
электромобилей



10
Общественный
электротранспорт



11
Электротранспорт
как game-changer
в автоиндустрии



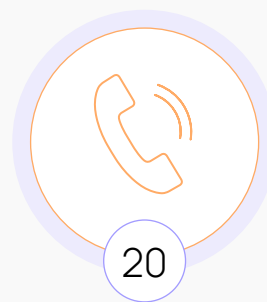
12
Производство
электротранспорта
и комплектующих



14
Меры государственной
поддержки владельцев
электромобилей



15
Концепции
и программы развития
электротранспорта



20
Контакты

Вступительное слово

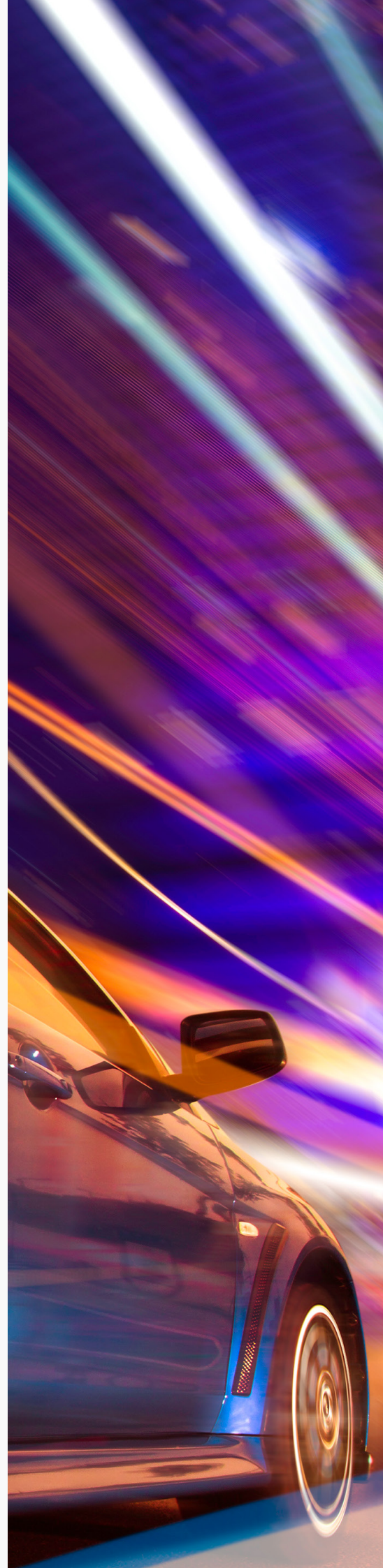
Актуальность рейтинга

Распространение электротранспорта как часть реализации глобальной стратегии по снижению выбросов CO₂ становится все шире. В 2023 г. продажи NEV (New Energy Vehicle) во всем мире составили 13,8 млн единиц, а общее количество электромобилей – 40 млн. Продажи NEV достигли 18% в структуре продаж автомобилей по итогам 2023 г., увеличившись в 6 раз за 5 лет; доля электромобилей составляет 3,2% в парке легковых автомобилей – против 0,6% в 2019 г. Одновременно растет число электробусов в мире, достигнув почти 700 тыс. единиц. Однако проникновение электротранспорта является очень неоднородным в разных странах: большая часть используемых электромобилей (55%) и почти все электробусы (600 тыс. единиц) находятся в Китае. На фоне безоговорочного лидерства Китая важно оценить распространение электротранспорта в других странах, определить факторы, которые способствуют и препятствуют его внедрению. Для этого разработан рейтинг распространения электротранспорта в России, странах СНГ и БРИКС+.

Данный рейтинг является расширенной версией исследования, подготовленного Kert в 2022 г., – «Рейтинг готовности городов СНГ к внедрению электротранспорта». Для подготовки рейтинга было принято решение расширить географию исследования, заменив города на страны и включив в оценку не только страны СНГ, но и страны из состава БРИКС, в том числе кандидатов на присоединение к объединению, а также страны – торговые партнеры России. Эти страны являются развивающимися экономиками, на которые приходится не только значительная часть потребителей электротранспорта, но и существенная доля его производства и выпуска комплектующих. Для подготовки рейтинга были использованы критерии оценки по трем категориям: парк электротранспорта и инфраструктура; меры государственной поддержки; производство электротранспорта и комплектующих. В результате 16 стран были оценены по 13 критериям.

Подготовка рейтинга позволила проанализировать, как изменилось распространение электротранспорта в странах СНГ, и сравнить их прогресс с мировым лидером в этой области – Китаем. По сравнению с предыдущим исследованием, можно отметить появление во всех странах национальных программ развития электротранспорта и мер поддержки производителей и потребителей электротранспорта, что ранее было отличительной чертой России и Беларуси. При этом страны различаются подходом к развитию электротранспорта. Часть из них заинтересованы в создании или локализации производства NEV и делают акцент на меры по поддержке производителей. Правительства других исследуемых стран стимулируют потребителей переходить на электротранспорт, не ставя задачу одновременного развития отрасли. В результате исследования получилось не только определить лидеров и отстающих по уровню распространения электротранспорта, но и обозначить факторы, которые способствуют успеху в долгосрочной перспективе, а также направления для развития, призванного сократить отставание от лидеров.

Представленный рейтинг отражает оценку распространения электротранспорта на первую половину 2024 г. Регулярные ежегодные обновления позволят отслеживать, как страны устраняют слабые места в решении задачи по массовому внедрению NEV и демонстрируют прогресс в достижении цели по сокращению выбросов и созданию более благоприятной для экологии транспортной среды.





Рейтинг распространения электротранспорта

Результаты оценки

#	Страна	Балл
	1 Китай	63,4
	2 Индия	53,6
	3 Россия	53
	4 Турция	53
	5 Бразилия	52,9
	6 Беларусь	52,8
	7 Кыргызстан	52,3
	8 Саудовская Аравия	52
	9 Казахстан	51
	10 ОАЭ	50
	11 Молдова	48,5
	12 Таджикистан	48,5
	13 Армения	47,1
	14 Узбекистан	46,4
	15 Азербайджан	44,8
	16 ЮАР	44,2

Китай – безусловный лидер по распространению электротранспорта: около 22 млн электромобилей, более 600 тыс. электробусов, 3,9 млн зарядных станций, 1,2 млн из которых – быстрые. В стране развито производство электротранспорта (9 производителей NEV и 4 – электробусов) и батарей. В Китае реализуются меры государственной политики развития электротранспорта, направленные на поддержку как производителей, так и потребителей.

Ведущая группа – Индия, Россия, Турция, Бразилия и Беларусь – получила оценку со 2-го по 6-е место. Основная причина более низкой оценки – значительно меньшее по сравнению с Китаем количество электротранспорта и зарядных станций, что во всех странах кроме Индии является прежде всего следствием меньшего размера рынка. В этих странах реализуются программы развития электротранспорта; действуют меры поддержки потребителей и производителей электротранспорта; реализуются проекты локализации или собственного производства NEV и батарей; активно развивается зарядная инфраструктура.

Кыргызстан, Саудовская Аравия, Казахстан и ОАЭ относятся к средней группе стран.

Для них характерны более позднее начало распространения электротранспорта и развития зарядной инфраструктуры. Однако действующие меры поддержки способствуют росту популярности NEV, появлению на рынке современных моделей, развитию сетей быстрых электрических зарядных станций (ЭЗС). Также страны создают или локализуют у себя производство электротранспорта.

Молдова, Таджикистан, Армения, Узбекистан, Азербайджан и ЮАР получили оценку ниже 50 баллов. Низкая оценка является следствием запоздалого начала популяризации электротранспорта и внедрения мер поддержки, отсутствия собственного производства NEV, а в случае с ЮАР – наличия заградительных мер по импорту электромобилей. Однако принятие и реализация программ развития в этих странах направлены на стимулирование отрасли и популяризацию NEV среди потребителей, что потенциально обеспечит постепенное улучшение позиций.



Методология

Этапы формирования рейтинга

- 1 Определение списка стран и формирование перечня критериев для оценки
- 2 Сбор данных для оценки каждого критерия
- 3 Оценка критериев и расчет баллов для каждого критерия по каждой стране в рейтинге в соответствии с единой цифровой шкалой
- 4 Расчет итогового балла по каждой стране и формирование рейтинга

3 Группы критериев >> 13 критериев

Оценка количественных и качественных критериев

1

Парк электротранспорта и инфраструктура

- ➔ Количество общественных электронных зарядных станций (ЭЭС)
- ➔ Количество электромобилей
- ➔ Количество электробусов
- ➔ Наличие электромобилей в такси и каршеринге

Оценка качественных критериев, исходя из наличия и полноты охвата мер поддержки в каждой стране

2

Меры государственной поддержки

- ➔ Наличие льгот по транспортному (имущественному) налогу на электромобили
- ➔ Наличие льготы по уплате НДС на ввозимые электромобили
- ➔ Наличие льготы по уплате ввозной пошлины на электромобили
- ➔ Возможность бесплатной зарядки на ЭЭС
- ➔ Возможность бесплатной парковки
- ➔ Наличие комплексного плана / концепции развития электротранспорта

Оценка качественных критериев, исходя из стадии развития производства электротранспорта: отсутствует, на этапе создания, действующее производство

3

Производство электротранспорта и комплектующих

- ➔ Наличие производства электромобилей
- ➔ Наличие производства электробусов
- ➔ Наличие производства батарей для электротранспорта



География рейтинга

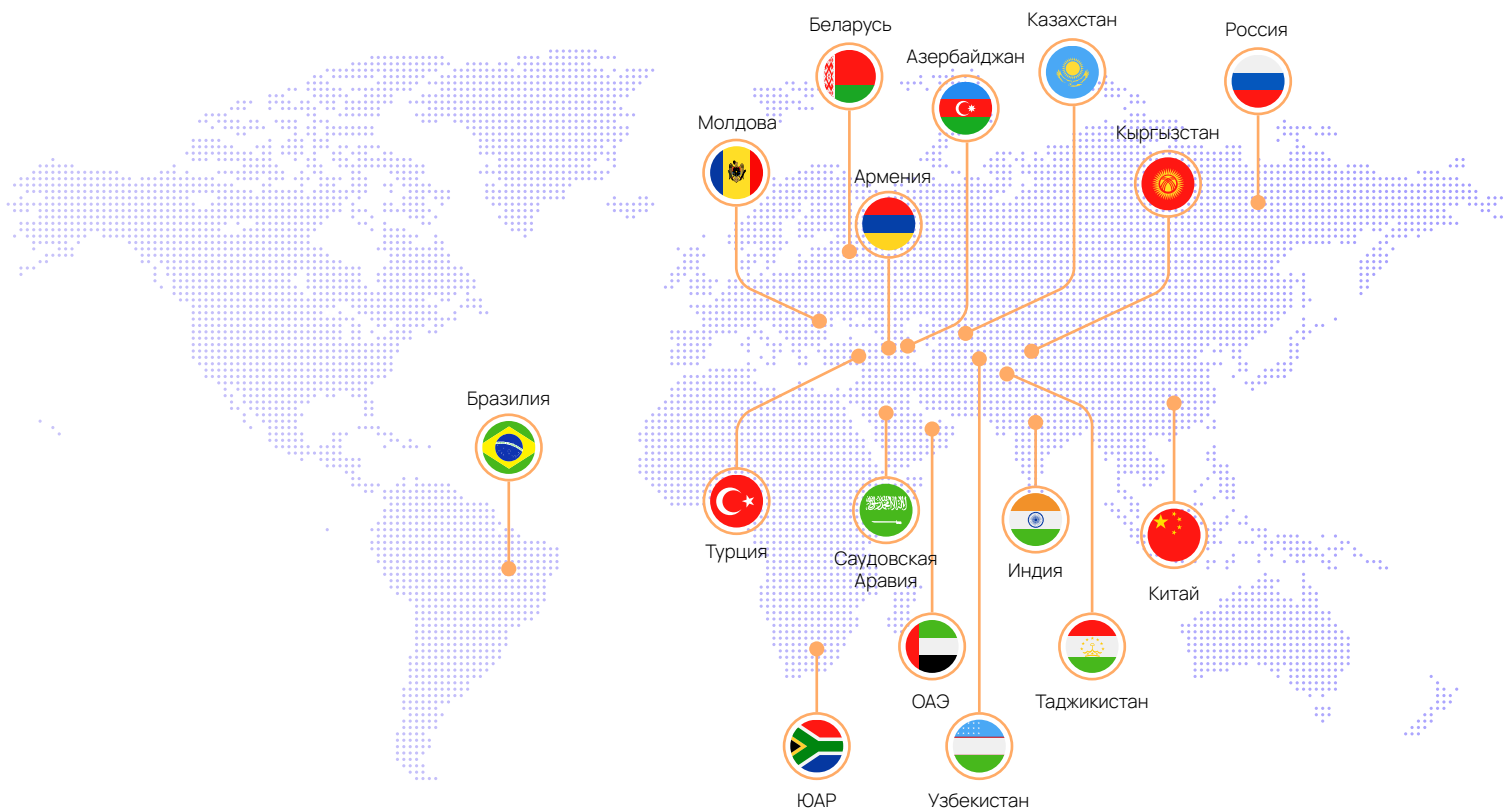


16 Общее число стран в рейтинге



3,3 Общее население, млрд человек

Рейтинг охватывает **Россию, страны СНГ и БРИКС**, а также страны из числа БРИКС+ и кандидатов на присоединение к организации – **ОАЭ, Саудовскую Аравию и Турцию**. Исследуемые страны находятся на схожих (за исключением Китая) этапах внедрения электротранспорта и социально-экономического развития, что делает целесообразным изучение и сравнение ключевых факторов развития рынков электромобилей этих стран.



> 50% мирового рынка NEV

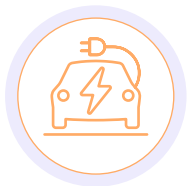


> 400 мощностей по производству батарей, МВт*ч



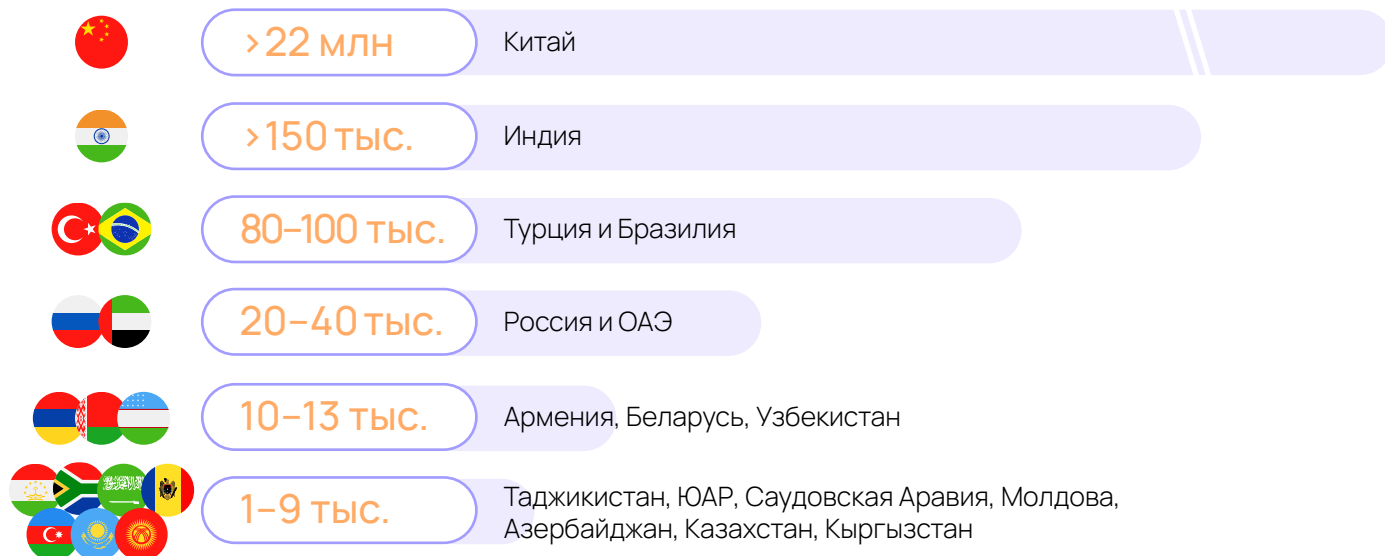
5 млн NEV произведено в 2023 г

5 Крупнейших мировых производителей NEV



Количество электромобилей*

Количество электромобилей в рассматриваемых странах*



Китай – безусловный лидер по числу электромобилей как в абсолютном, так и в относительном выражении: на начало 2024 г. в стране зарегистрировано более 22 млн NEV или более 15 электромобилей на 1 тыс. жителей. Такое распространение NEV стало результатом комплексной государственной политики, направленной на стимулирование производства и приобретения электромобилей с одновременным развитием зарядной сети.



Низкое число NEV в **Индии** объясняется структурой рынка, на котором больше распространены двух- и трехколесные транспортные средства.

В остальных странах постепенно ускоряется распространение NEV: растет популярность электромобилей, их использование становится более удобным, улучшаются показатели автономности, и оно остается выгодным благодаря различным льготам.

Количество NEV на 1 тыс. жителей в рассматриваемых странах



Показатель числа NEV на тысячу жителей позволяет оценить интенсивность распространения электромобилей в разных странах. Так, данные по Армении, ОАЭ, Молдове и Кыргызстану говорят о быстром распространении NEV среди населения, несмотря на небольшие значения в абсолютном выражении.

* По данным, доступным на июнь 2024 г.

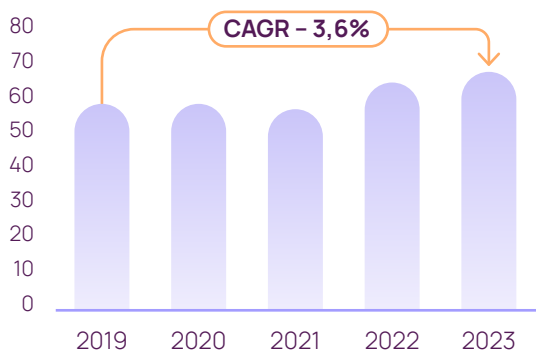
Источник: IEA, данные СМИ



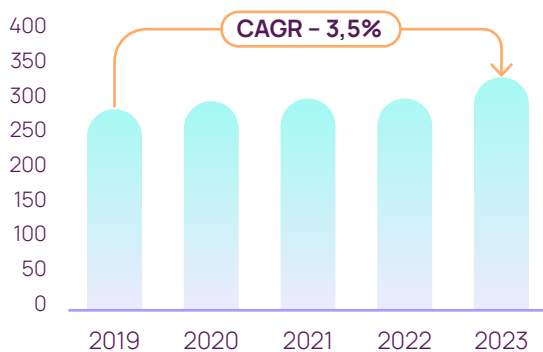
Зарядная инфраструктура для электромобилей

- ➔ Развитие зарядной инфраструктуры является ключевым фактором успешного распространения электромобилей.
- ➔ Емкость батарей и запас хода постепенно увеличивается (на 3,5–3,6% CAGR за последние пять лет), но этого недостаточно для роста популярности электромобилей.

Средняя емкость батареи, кВт*ч



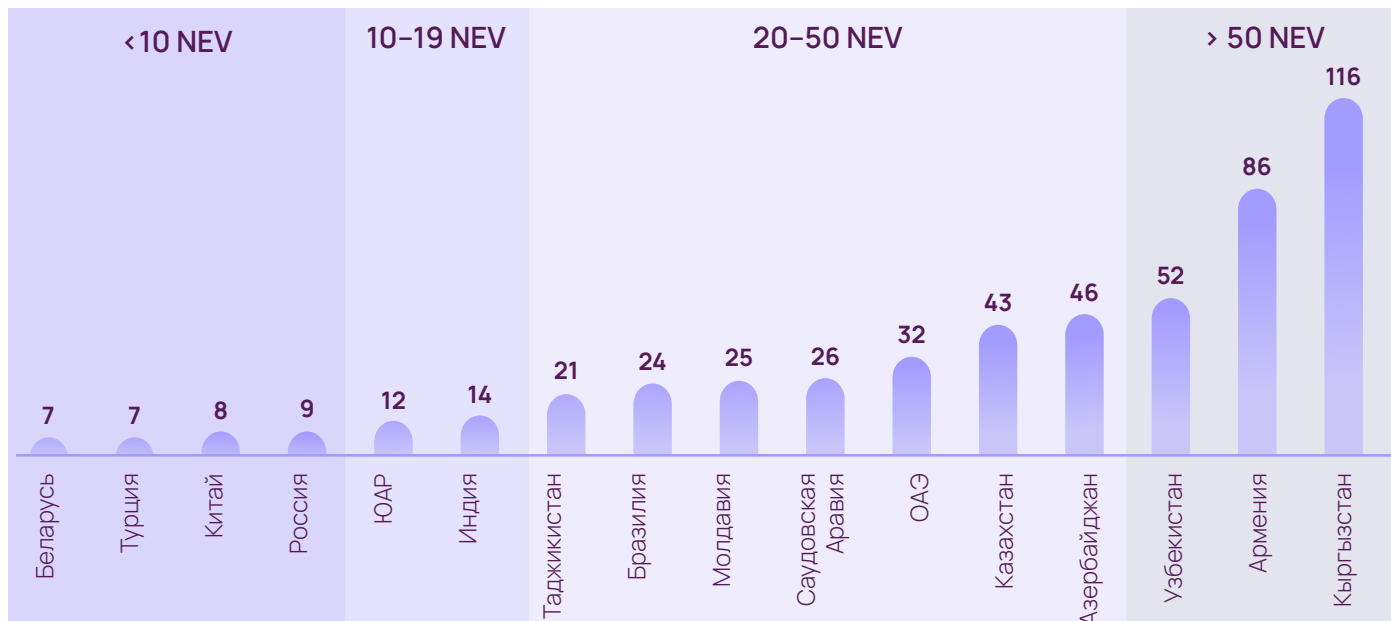
Запас хода на 1 полной зарядке, км



Источник: *ev-database.org*

- ➔ **Оптимальное соотношение числа электромобилей к количеству общественных зарядных станций – 10 к 1.** Такое соотношение позволяет удовлетворить спрос на зарядные станции без привязки к месту зарядки и избежать избытка мощности, когда уровень утилизации зарядных станций оказывается очень низким.
- ➔ Увеличивается количество быстрых зарядных станций, которые позволяют подзарядить электромобиль в общественном месте или на трассе за 15–30 минут.

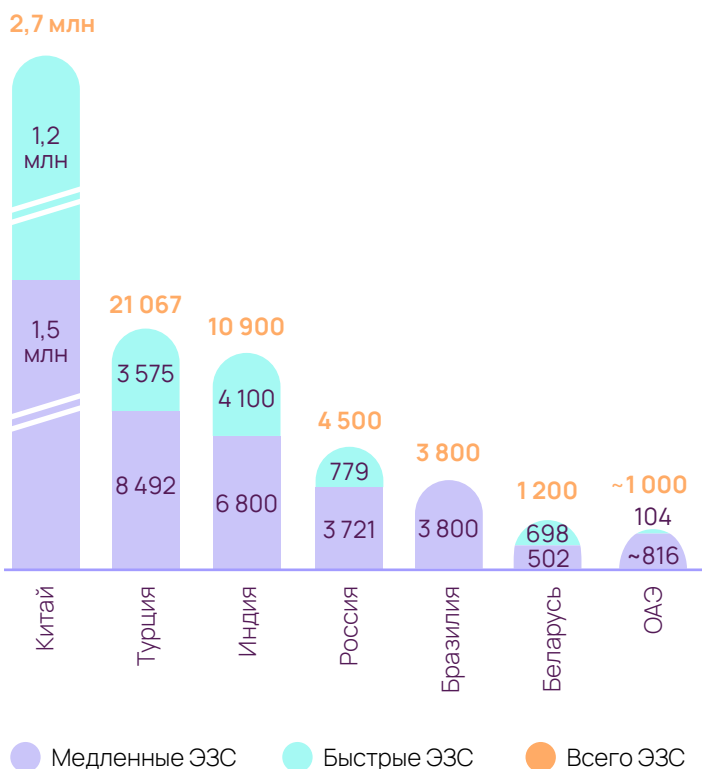
Количество электромобилей на одну ЭЗС



* По данным, доступным на июнь 2024 г.

Источник: IEA, данные СМИ

Количество зарядных станций, ед. (> 1 тыс. ЭЭС)*



Комментарии



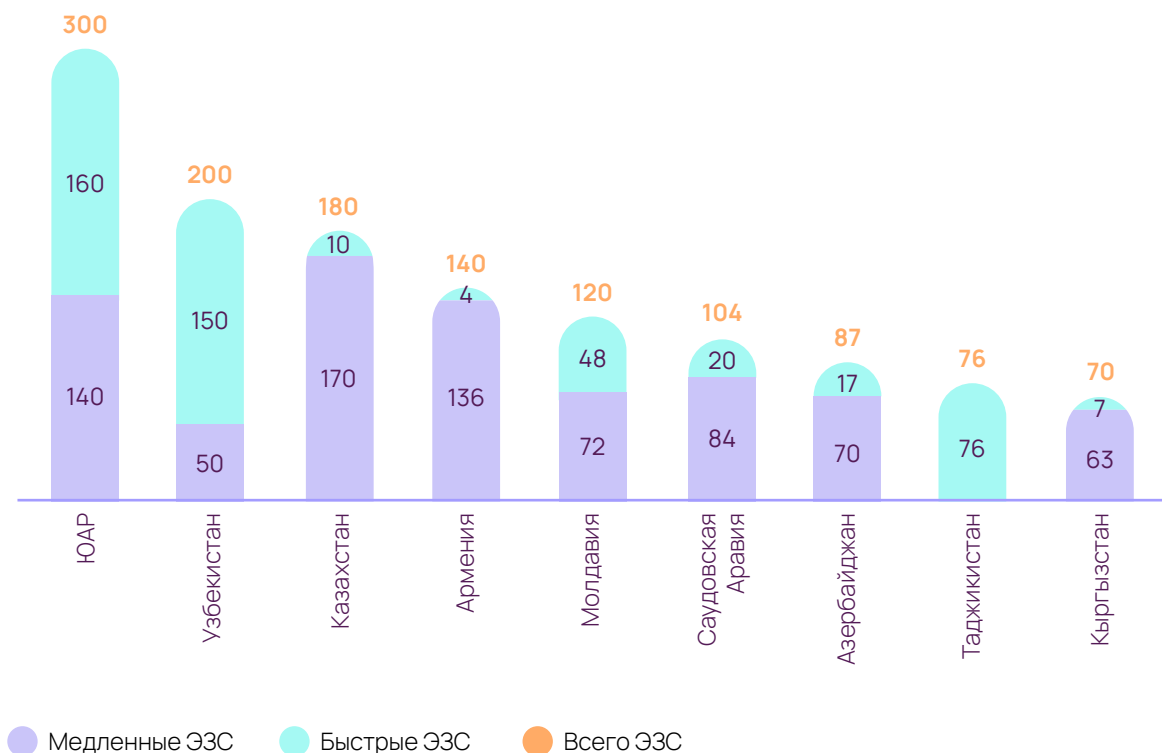
Развитие зарядной инфраструктуры происходит как за счет мер государственной поддержки, так и за счет создания сетей производителями электромобилей, что способствует росту продаж и лояльности потребителей. В отдельных случаях зарядные станции создают в местах притяжения трафика – торговых и бизнес-центрах.

Китай значительно опережает другие страны по числу ЭЭС. Это является следствием как размеров страны, так и эффективности государственной политики по развитию инфраструктуры для электротранспорта, в т.ч. государственных инвестиций в развитие сетей ЭЭС.

Турция, Индия, Россия, Бразилия, Беларусь и ОАЭ демонстрируют уверенное развитие зарядной инфраструктуры.

Страны с менее чем 1 тыс. ЭЭС показывают меньшее распространение электротранспорта и необходимой зарядной инфраструктуры в связи с низким уровнем доходов населения и более поздним началом реализации государственной политики по развитию электротранспорта и его популяризации.

Количество зарядных станций, ед. (< 1 тыс. ЭЭС)*



* По данным, доступным на июнь 2024 г.

Источник: IEA, данные СМИ



Общественный электротранспорт

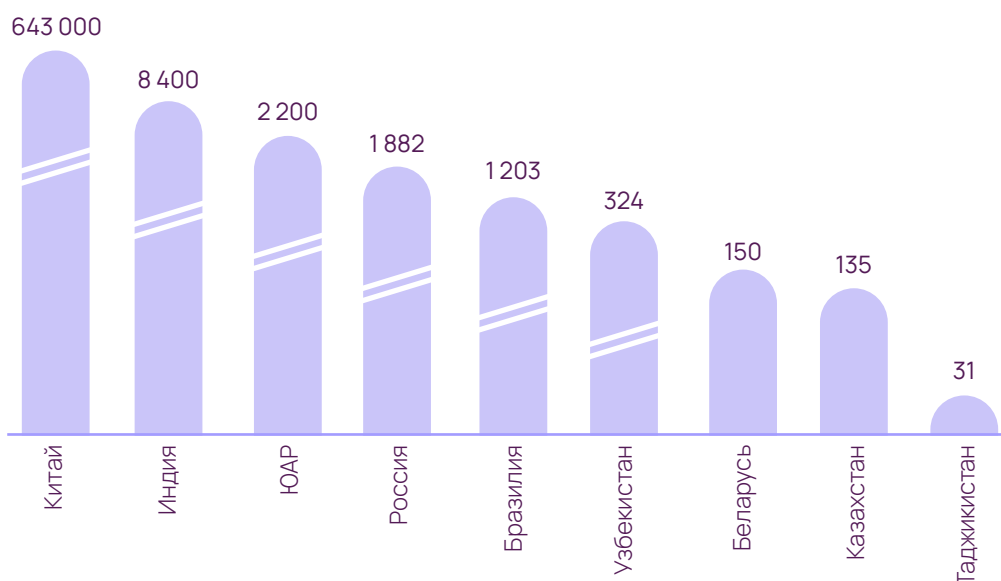


> Электробусы заменяют автобусы

Число электробусов в Китае во много раз опережает другие страны не только в абсолютном выражении (643 тыс. электробусов), но и относительно численности населения – 0,4 электробуса на 1 тыс. жителей, что значительно выше по сравнению с остальными. Также можно отметить более высокие показатели внедрения электробусов в ЮАР (0,04 электробуса на 1 тыс. жителей), Беларуси (0,02) и России (0,01) по сравнению с остальными странами. Такие результаты являются следствием целенаправленной государственной политики по замене устаревающего парка общественного транспорта современной и экологичной техникой.

Во всех странах на разных этапах реализации находятся программы развития производства электробусов. Даже те страны, в которых отсутствуют электробусы в существующем парке общественного транспорта (Армения, Азербайджан, Кыргызстан и Молдова), либо уже создают, либо планируют создать производство электробусов – как правило, в партнерстве с китайскими производителями.

Парк электробусов по странам*



> Электромобили в такси и каршеринге

- NEV используют в парках такси во всех исследуемых странах, кроме Молдовы и ЮАР.
- В Беларуси (Минск) и России (Нижний Новгород) есть возможность выбора электромобиля в «Яндекс.Такси».
- Казахстан, Узбекистан и Армения запустили сервисы такси с парком электромобилей, которые позиционируются как экологически чистые.
- Более низкая стоимость эксплуатации NEV, а также государственные меры по повышению доли NEV в общественном транспорте обеспечивают рост востребованности электромобилей и увеличение их доли в парках такси и каршеринга.
- По открытым данным не удалось установить примеры использования электромобилей в каршеринге в Узбекистане, Азербайджане, Кыргызстане и Таджикистане.

* По данным, доступным на июнь 2024 г.



Электротранспорт как game-changer в автоиндустрии



Развитие электротранспорта позволило выйти на рынок новым производителям и странам. Производители NEV появились не только в США (Tesla), но и в Китае, ОАЭ и Саудовской Аравии, где ранее отсутствовало собственное производство автомобилей. Однако развитие NEV требует инвестиций в технологии и производство. В этих условиях для некоторых стран локализация производства лидеров из США и Китая является способом компенсировать отсутствие собственных технологий.



5 из 10 крупнейших производителей электромобилей – китайские компании

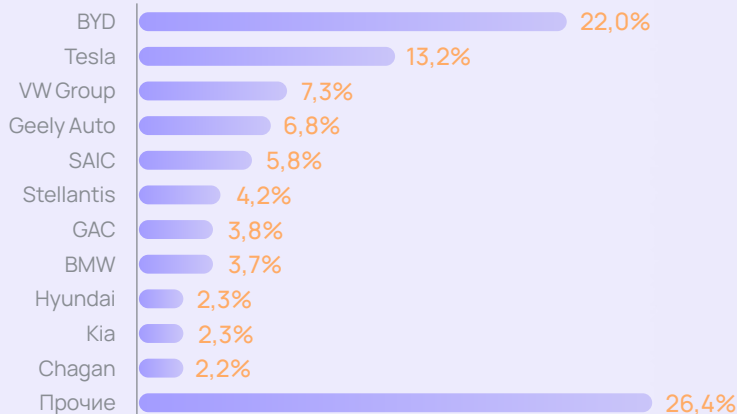


~50% Доля Китая в общемировых продажах новых электрокаров



Лидеры в сфере NEV – компании без истории в производстве автомобилей с ДВС

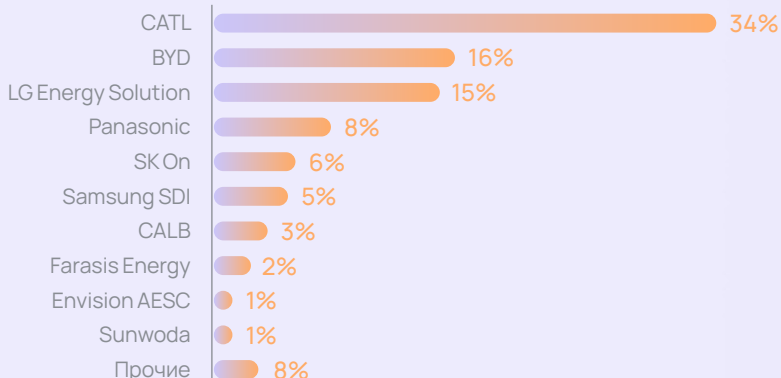
Крупнейшие производители электромобилей в мире в 2023 г.



- Низкий уровень концентрации, много производителей с небольшой долей рынка
- Лидирующие позиции занимают компании без прошлого в традиционном автомобилестроении; доли традиционных лидеров автомобилестроения – 2–4%
- Ключевую роль в развитии производства NEV играет наличие разработок в сфере накопления и использования электроэнергии

Источник: [Autovista24](https://www.autovista24.com)

Крупнейшие производители батарей в мире в 2023 г.



- Производство батарей является важным фактором успешного развития производства электротранспорта
- 90% крупнейших производителей батарей находятся в Китае, Корее и Японии
- Остальные страны зависят от импорта сырья и технологий и вынуждены конкурировать на менее выгодных условиях

Источник: transportenergystrategies.com



Производство электротранспорта и комплектующих



1 Китай

- ➔ Китай сделал развитие NEV приоритетным одновременно с развитием технологий в сфере батарей и электроники. Государство стимулировало производителей и потребителей, решая задачу создания конкурентоспособной или даже лидирующей на мировом уровне отрасли и улучшения экологической ситуации в перегруженных промышленных густонаселенных регионах.
- ➔ С 2009 г. правительство Китая инвестировало 200 млрд юаней (около 30 млрд долл. США) в продвижение электротранспорта. В результате в 2023 г. в Китае было выпущено 9,6 млн NEV всех видов, из которых 6,3 млн – легковые и 443 тыс. – коммерческие электромобили (преимущественно электробусы). Продажи NEV составили более 8 млн единиц (~ 60% от мирового рынка).
- ➔ Помимо создания и развития собственных брендов, Китай стал частью производственной цепочки Tesla. Шанхайская Gigafactory – самый высокопроизводительный центр Tesla; на его долю приходится около половины выпуска автомобилей компании. Он также является хабом для экспорта в другие страны.
- ➔ В Китае представлено производство батарей полного цикла, начиная от добычи лития на принадлежащих китайским компаниям месторождениях и заканчивая производством и сервисом LFP-батарей для внутреннего и внешнего рынков.



2 Россия и Беларусь

- ➔ Развитие электротранспорта и зарядной инфраструктуры в России происходит в рамках стратегической инициативы «**Электроавтомобиль и водородный автомобиль**» при взаимодействии Минэкономразвития, Минпромторга и Минэнерго. В 2023 г. выпущено 18 тыс. EV и около 2 тыс. электробусов, установлено 439 ЭЗС в 12 регионах.
- ➔ **Производство электробусов в РФ на основе собственных разработок осуществляют:** «Камаз», Vokulin Motors Group (Volgabus), Группа «ГАЗ» – Ликинский автобусный завод. Совместно «ГАЗ» и «СпецАвтоИнжиниринг» выпускают автобусы Next Electro. НПО «Эльтавр» производит микроавтобусы.
- ➔ **Производители NEV в России:** «Моторинвест» – бренд Evolute с мощностью 100 тыс. NEV в год, «Москвич» мощностью 25 тыс. NEV, «Электромобили Мануфэкчуринг Рус» – производство электрогрузовиков, «Автотор» – бренд «Амберавто» и «АвтоВАЗ».
- ➔ «Московский завод полиметаллов» производит батареи для электробусов и троллейбусов с увеличенным запасом хода. Работает линия по выпуску батарей для электромобилей компании «Рэнера». В 2025 г. будет запущен завод ячеек и батарей «Рэнера» мощностью 4 ГВт*ч (50 тыс. батарей) – Калининградская гигафабрика. Планируется строительство второй гигафабрики «Рэнера» в Москве. АО «Энергия» в г. Елец производит батареи для электрокаров Urbis.
- ➔ **В Беларуси** серийное производство электромобилей Belgee на основе локализованной версии Geely Coolray начнется во втором полугодии 2024 г. Действует производство электробусов MAZ и ВКМ Holding.



3 Страны СНГ

- ➔ В Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане и Узбекистане реализуются или планируются проекты по локализации производства китайских электромобилей.
- ➔ В Кыргызстане, Молдове и Таджикистане существует локализованное производство электробусов в объемах, способных удовлетворить внутренний спрос.
- ➔ Производство батарей в странах СНГ отсутствует. Правительство Китая и китайские производители электромобилей и батарей заявляют о возможности создания производства в Казахстане и Узбекистане.



4

Индия

- ➔ На индийском рынке преобладают местные производители. Доля крупнейшего из них – Tata Motors – 72%. Второе и третье места занимают MG Motor India и Mahindra & Mahindra.
- ➔ Продажи BEV (Battery Electric Vehicle) в 2023 г. – 92 тыс., но доля NEV составляет всего лишь 2,3% от продаж автомобилей в стране.
- ➔ Компании Ford, Mercedes и VW Group заявляли о заинтересованности в создании производства в Индии.
- ➔ Tesla инвестирует 30 млрд долл. США за 5 лет в производство электромобилей в Индии, из них 15 млрд долл. США – в производство батарей.
- ➔ В Индии есть собственное производство батарей.



5

Бразилия

- ➔ На бразильском рынке растет спрос на NEV. Объем продаж в 2023 г. – 67 тыс. Лидерами являются Great Wall Motors, BYD и Chery. Это делает перспективным локализацию производства.
- ➔ Китайские компании – драйверы развития рынка электротранспорта в Бразилии (6-й по объему рынок автомобилей в мире).
- ➔ Great Wall Motors планирует локализовать производство до конца 2024 г. с мощностью производства 150 тыс. автомобилей в год.
- ➔ В середине 2025 г. BYD также планирует запустить завод мощностью 150 тыс. автомобилей в год. Также компания будет производить электробусы и батареи.



6

Турция

- ➔ Турция занимает лидирующие позиции по производству электротранспорта среди данных стран. В 2023 г. в Турции начался выпуск электрокаров под брендом Togg. В Турции локализовано производство электробусов и расширяется производство батарей.
- ➔ BYD инвестирует 1 млрд долл. США в завод по производству электрокаров в Турции мощностью 150 тыс. EV в год. Производство начнется к концу 2026 г.



7

Саудовская Аравия

- ➔ В 2023 г. саудовская компания Сеег начала производство собственных электромобилей.
- ➔ Суверенный фонд Саудовской Аравии ставит цель производства 500 тыс. электромобилей в 2030 г. Фонд инвестировал в американскую компанию Lucid Motors, которая в сентябре 2023 г. открыла завод в Саудовской Аравии. В рамках программы Vision 2030 осуществляется создание мощностей по производству батарей.



8

ОАЭ

- ➔ В конце 2023 г. в ОАЭ началось производство электромобилей под брендом NWTN. NWTN Motor – созданный в ОАЭ в 2016 г. производитель электромобилей с офисами в ОАЭ, США и Китае.
- ➔ Абу-Даби планирует построить завод по производству электробусов и грузовиков. В мае 2024 г. Департамент экономического развития Абу-Даби подписал соглашение с Emirates Global Industries, входящей в Alfaqih Group, о реализации проекта.
- ➔ Производитель аккумуляторов Statewolf планирует начать производство батарей в ОАЭ к концу 2026 г. State volt Emirates готовится построить гигафабрику стоимостью 3,2 млрд долл. США в Рас-эль-Хайме с годовой производственной мощностью до 40 ГВт*ч.



8

ЮАР

- ➔ В ЮАР отсутствует производство электротранспорта. Однако европейские и китайские производители рассматривают возможность создания производства в ближайшие годы и инвестируют в развитие сетей ЭЭС.



Меры государственной поддержки владельцев электромобилей

Страна	Отмена транспортного налога	Отмена НДС на импорт	Отмена ввозной пошлины	Бесплатная зарядка на ЭЗС	Бесплатная парковка для ЭТ
РФ	В отдельных регионах	✗	✗	✓	В отдельных регионах
Беларусь	✓	✓	✓	✗	✓
Казахстан	✓	✓	✓	✗	✓
Узбекистан	✗	✗	✓	✗	✗
Армения	✗	✓	✓	✗	✓
Азербайджан	Не применимо*	✓	✓	✗	✗
Кыргызстан	✓	✓	✓	✓	✓
Молдова	✓	✓	✓	✓	✗
Таджикистан	✓	✗	✗	✓	✓
Бразилия	✓	✗	✓	✗	✗
Китай	✓	✗	✓	✗	✓
Индия	✗	✗	✓	✓	✓
ЮАР	✗	✗	✗	✗	✗
ОАЭ	Не применимо*	✗	✗	✓	✓
Саудовская Аравия	Не применимо*	✓	✓	✓	✓
Турция	Не применимо*	✗	Действует для EV из Китая	✓	✓

* В этих странах отсутствует транспортный налог

- Все страны, за исключением ЮАР, используют различные меры поддержки владельцев электромобилей и стимулирования спроса на электромобили.
- Барьеры в виде пошлины на импорт электромобилей и наличия НДС направлены на развитие производства внутри страны, что должно способствовать снижению цен на электромобили и в совокупности с льготами по транспортному налогу, бесплатными зарядками и парковкой обеспечивать рост конечного спроса.
- ЮАР не использует рассматриваемые инструменты для стимулирования спроса на электромобили и отстает от остальных стран в выборке с точки зрения внедрения электротранспорта. Наличие НДС и пошлины на импорт электромобилей делает электромобили неконкурентными по цене. Программа развития электротранспорта появилась в стране только в декабре 2023 г. и направлена на локализацию производства электротранспорта и батарей внутри страны.



Концепции и программы развития электротранспорта

Комментарии



На современном этапе распространение электротранспорта в значительной степени зависит от политики государства.

Такая политика направлена на:

- ① стимулирование потребителей (льготы, субсидии, налоговые вычеты т.д.);
- ② стимулирование производителей (госзакупки, льготные кредиты, налоговые вычеты и т.д.);
- ③ развитие инфраструктуры (субсидирование установки ЭЗС).

Факторы развития рынка NEV

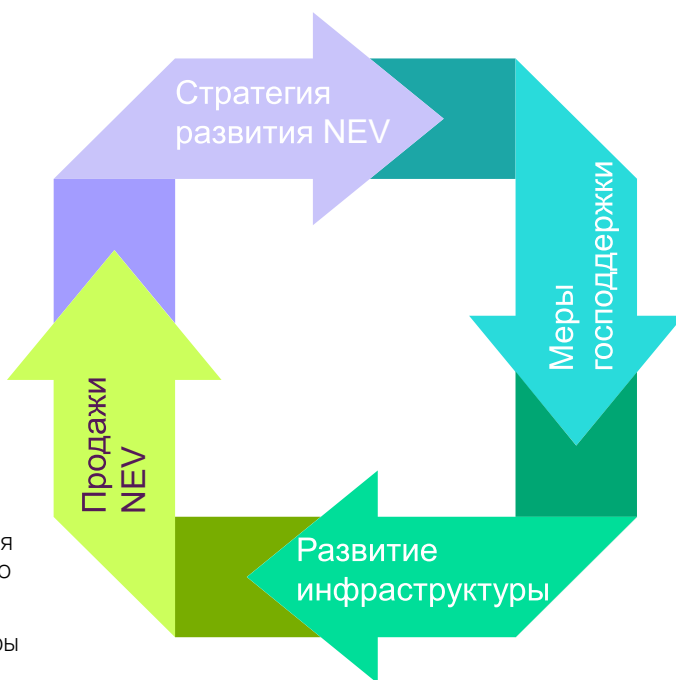
Стратегия развития NEV

- Определяет национальные цели развития NEV
- Формирует механизмы и меры поддержки в части производителей и потребителей
- Определяет источники финансирования

Продажи NEV

Определяются следующими факторами:

- Стоимость приобретения и владения по сравнению с автомобилями с ДВС
- Развитие инфраструктуры и запас хода
- Потребительские настроения и готовность к инновациям



Меры поддержки

- Фискальные стимулы (налоговые льготы, стимулирование капиталовложений в производство NEV, батарей, элементов зарядной инфраструктуры)
- Поощрительная или заградительная политика импорта NEV
- Субсидии для потребителей и производителей

Развитие инфраструктуры

- Правительства стимулируют развитие зарядной инфраструктуры
- В развитии сетей ЭЗС участвуют производители NEV и сети автозаправок

- ➔ Концепция или стратегия развития NEV является определяющим документом для рынка электротранспорта.
- ➔ В том или ином виде программы развития электротранспорта есть во всех рассмотренных странах.
- ➔ Как правило, такие концепции учитывают существующие международные программы по снижению выбросов и развитию зеленых технологий.
- ➔ В некоторых странах (Молдова, Азербайджан, Турция) параметры развития электротранспорта определены в программах развития энергетической отрасли и экологических программах.



1 **Россия**

Концепция развития электротранспорта (ЭТ) до 2030 г.

- 1 **этап** – до 2024 г. – создание базы развития ЭТ
- 2 **этап** – до 2030 г. – ускоренное внедрение ЭТ

Элементы программы:

- ➔ Снятие регуляторных барьеров
- ➔ **Стимулирование спроса:** льготные кредиты, скидки на электромобили, бесплатный проезд по платным дорогам
- ➔ **Стимулирование производства:** СПИК, субсидии на софинансирование капитальных затрат для создания производства электротранспорта и батарей, госзакупки электромобилей и электробусов
- ➔ **Развитие инфраструктуры:** субсидии на установку и подключение ЭЗС
- ➔ **Расширение ресурсной базы и освоение месторождений** для производства батарей и топливных элементов



Целевые результаты:

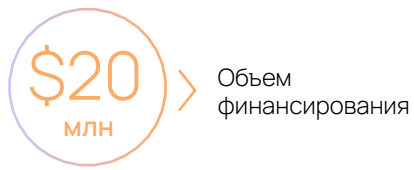
- 10%** доля ЭТ в производстве транспорта
- Производство топливных ячеек и батарей
- 72 тыс. ЭЗС**, в т.ч. 28 тыс. быстрых ЭЗС



2 **Беларусь**

Комплексная программа развития электротранспорта на 2021–2025 гг.
Ключевые направления:

- 1 **Производственно-технологическая база электротранспорта** ➤ Создание производств грузового, пассажирского, легкового электротранспорта и компонентов, НИОКР
- 2 **Создание зарядной инфраструктуры для электротранспорта** ➤ Развитие сети ЗЭС «Маланка», 1,3 тыс. ЭЗС (Mode 3 и Mode 4)
- 3 **Стимулирование развития электротранспорта** ➤ Налоговые льготы при покупке ЭТ, отмена НДС и пошлин при импорте, госзаказ и обновление муниципального транспорта



3 **Страны СНГ**

- ➔ Локализация производства электромобилей и электробусов (преимущественно китайского)
- ➔ Госзакупки у производителей, разместивших производство в стране
- ➔ Государственные инвестиции в производственные мощности
- ➔ Популяризация электротранспорта среди населения
- ➔ Льготы для населения при покупке электромобилей
- ➔ Развитие зарядной инфраструктуры, субсидии на установку ЭЗС или создание сети государственных ЭЗС



4

Китай

Меры поддержки NEV действуют с 2009 г.:

- ➔ 29 млрд долл. США субсидий производителям NEV с 2009 по 2022 гг.
- ➔ Налоговые льготы
- ➔ Госзаказ на общественный электротранспорт
- ➔ Приоритетная регистрация электромобилей при ограничении регистраций для авто с ДВС
- ➔ Программы поддержки производителей батарей и переработчиков сырья

> **50%** мирового рынка NEV

В 2019 г. запущена гигафабрика Tesla в Шанхае

В 2024 г. начато строительство фабрики батарей Megarack

«План развития автомобильной промышленности на новой энергии (2021–2035)»

- ➔ 2023 г. – программа электрификации общественного транспорта; цель 2025 г.:
 - 80% NEV в парках такси, автобусов, транспорта почтовых и логистических служб
 - по 1 ЭЭС на каждую единицу общественного электротранспорта
- ➔ 2023 г. – пакет налоговых льгот на 520 млрд юаней (72,3 млрд долл. США) до 2027 г. В 2024–2025 гг. освобождение от налога на покупку в размере до 30 тыс. юаней (4 170 долл. США) за автомобиль; в 2026–2027 гг. – не более 15 тыс. юаней
- ➔ Внедрение электрогрузовиков для обновления и расширения парка грузовых компаний с развитием необходимой зарядной инфраструктуры
- ➔ Ускорение применения новых типов зарядки и интеллектуальных систем зарядки



5

Индия

В марте 2024 г. принята новая Программа стимулов для развития внутреннего производства

Программа направлена на:

- ➔ привлечение инвестиций от мировых компаний
- ➔ позиционирование Индии как ведущего производственного центра

Цель правительства:

30% доля электромобилей в продажах к 2030 г.

Условия участия в программе развития внутреннего производства:

- ➔ Минимальный объем инвестиций – 500 млн долл. США
- ➔ Минимальный уровень локализации – 25% в первые 3 года и 50% – начиная с 5-го года
- ➔ 15% – льготная пошлина на импорт NEV (8 тыс. ед.) стоимостью более 35 тыс. долл. США на 5-летний период при условии создания производственных мощностей в течение трех лет

Программа поддержки производителей через субсидирование покупателей

FAME II: 2019 – март 2024 гг.

Объем программы: 1,2 млрд долл. США

Цель: покрытие части расходов на приобретение 7 тыс. электробусов, 500 тыс. трехколесных, 1 млн двухколесных и 55 тыс. четырехколесных NEV

Механизм: предоставление субсидий на покупку сертифицированных NEV, произведенных в Индии

FAME III: второе полугодие 2024 г. (еще не принята)

Объем программы: 1,2 млрд долл. США

Цель: покрытие части расходов на приобретение электробусов, трех- и двухколесных NEV

Механизм: предоставление субсидий на покупку сертифицированных NEV, произведенных в Индии



6

Бразилия

Бразилия не остается в стороне от развития зеленого транспорта. Меры продвижения действуют с 2018 г. Однако ранее приоритет был на распространение транспортных средств на этаноле, который является недорогой зеленой альтернативой бензину.

Программа

ROTA 2030

Срок действия

2018–2023 гг.

Цели

- Повышение технологичности транспортных средств
- Стимулирование инвестиций в НИОКР с помощью налоговых льгот

MovEr

2024–2028 гг.

- Увеличение инвестиций в энергоэффективность
- Создание стимулов для уменьшения загрязнения окружающей среды за счет налоговых субсидий
- Требования по утилизации выпускаемых транспортных средств

MovEr: меры поддержки и условия

- ➔ 300 млн долл. США на налоговые льготы для автопроизводителей в обмен на скидки для покупателей в размере 1,6 тыс. долл. США на легковые автомобили и до 19,7 тыс. долл. США на грузовики и электробусы
- ➔ Меры действуют для производителей, локализовавших производство и НИОКР в Бразилии
- ➔ Одновременно повышены пошлины на импорт NEV

Первый результат

BYD и Great Wall Motors запускают производство NEV и батарей в Бразилии

7

ОАЭ

В мае 2023 г. Министерство энергетики и инфраструктуры запустило программу **Global EV Market** в рамках стратегии **Net-Zero 2050**:

- 1 Программа поддерживает переход к зеленой мобильности и направлена на увеличение доли NEV до 50% личного и 100% электрического общественного транспорта к 2050 г.
- 2 Развитие NEV строится на партнерстве государственного и частного секторов
- 3 Ключевое направление программы – развитие зарядной инфраструктуры
- 4 В каждом эмирате действуют местные программы поддержки, направленные на развитие сети ЭЗС

8

Саудовская Аравия

Развитие NEV происходит в рамках стратегии **Vision 2030**:

- 1 Правительство с участием частного капитала инвестирует в развитие зарядной инфраструктуры и создание производства NEV
- 2 Планируемый размер инвестиций – 50 млрд долл. США до 2030 г. с целью увеличить долю NEV в продажах транспорта до 30%
- 3 EV Infrastructure Company планирует установить 5 тыс. быстрых ЭЗС к 2030 г. Суверенный инвестиционный фонд Саудовской Аравии инвестировал в создание производителя NEV – Ceer и создание производства Lucid в KCA суммарной мощностью 300 тыс. NEV в год





9

Турция

Развитие рынка NEV осуществляется в рамках глобальной программы достижения нулевых продаж автомобилей с выбросами CO₂ к 2040 г.

В рамках развития электротранспорта Турция заявила планы стать европейским хабом по выпуску NEV, батарей и зарядных станций.

Для реализации планов:

- 1 ● Правительство поощряет локализацию производства NEV и батарей. Введены пошлины на импорт NEV из Китая.
- 2 ● Национальный производитель NEV Togg начал производство легковых электромобилей. Реализуется совместный проект с Renault Group. Цель – количество NEV в стране не менее 1 млн в 2030 г.
- 3 ● Работает производство батарей совместно с китайской компанией Farasis мощностью 3 ГВт*ч в год и планом увеличить производство до 20 ГВт*ч к 2031 г.
- 4 ● Существуют планы создания совместного производства батарей с LG Energy Solution, Ford Motor и Кос.
- 5 ● Стимулируется приобретение NEV с помощью налоговых льгот, снижения регистрационных сборов.
- 6 ● Существует финансовая поддержка для установки зарядной инфраструктуры.



10

ЮАР

Действует стратегическая программа Green Transport Strategy for South Africa: (2018-2050), которая устанавливает цели снижения выбросов CO₂ и увеличения использования углеродно-нейтрального транспорта.

В ноябре 2023 г. принята программа поддержки электротранспорта: Automotive Production Development Programme.

Программа направлена на:

- 1 ● Стимулирование локализации производства NEV за счет налоговых льгот за инвестиции в производство
- 2 ● Развитие зарядной инфраструктуры и локализации производства элементов сети
- 3 ● Развитие производства батарей
- 4 ● Стимулирование спроса за счет временного снижения импортных пошлин
- 5 ● Господдержку закупки NEV для общественного и корпоративного транспорта

В 2026 г. планируется выпустить первые NEV.

Контакты



Сергей Казачков

Руководитель практики по работе с компаниями автомобильной промышленности и транспортными предприятиями

Партнер

E: skazachkov@kept.ru



Сергей Игнатущенко

Инвестиции и рынки капитала, практика проектного финансирования, инфраструктурных проектов и проектов ГЧП

Директор

E: signatushchenko@kept.ru



Ксения Суркова

Руководитель Группы рыночных исследований

Партнер

E: ksurkova@kept.ru



Николай Чернецов

Практика стратегического и операционного консалтинга

Директор

E: nchernetsov@kept.ru



Елена Лазько

Руководитель практики стратегического и операционного консалтинга

Партнер

E: elazko@kept.ru



Дмитрий Калиниченко

Группа рыночных исследований

Менеджер

E: dkalinichenko@kept.ru



Инна Савицкая

Инвестиции и рынки капитала, Группа оценки бизнеса и активов

Менеджер

E: isavitskaya@kept.by

kept.ru

Информация, содержащаяся в настоящем документе, носит общий характер и подготовлена без учета конкретных обстоятельств того или иного лица или организации. Хотя мы неизменно стремимся представлять своевременную и точную информацию, мы не можем гарантировать того, что данная информация окажется столь же точной на момент получения или будет оставаться столь же точной в будущем. Предпринимать какие-либо действия на основании такой информации можно только после консультаций с соответствующими специалистами и тщательного анализа конкретной ситуации.

Аудиторским клиентам, их аффилированным или связанным лицам может быть запрещено оказание или предоставление некоторых или всех описанных услуг и технологических решений.

© 2024 г. ООО «Кэпт Налоги и Консультирование». Все права защищены.