

ЭЛЕКТРОШОК: TESLA ПРОИГРЫВАЕТ BMW

Информационный портал Quartz (<http://qz.com>) отмечает существенный рост рынка электромобилей¹ в Гонконге. В частности за прошедшие пять лет количество регистраций новых электромобилей увеличились до 1800 единиц в 2015 году. Электромобили составляют три процента среди вновь регистрируемых машин. Общий парк машин на электричестве в Гонконге со 100 единиц в конце 2010 года вырос до 4400 единиц в феврале 2016². 70% из них приходится на автомобили Tesla³.

По заявлению основателя и Генерального директора компании Tesla Motors Илона Маска, в мире уже заказали 276 тысяч автомобилей Tesla⁴. Компания надеется в скором времени довести это количество до полумиллиона.

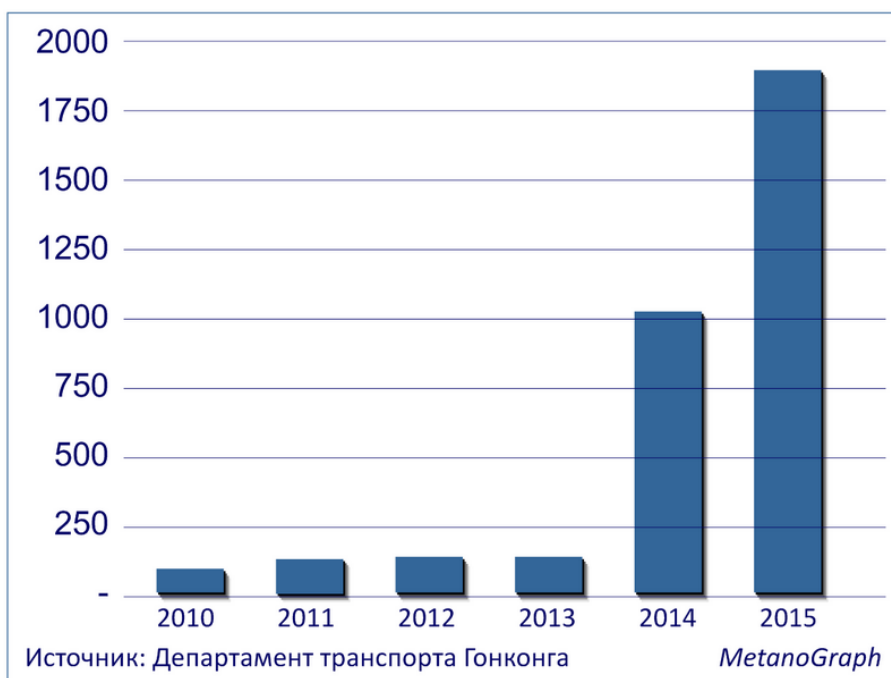


Рисунок 1: Динамика регистраций новых электромобилей в Гонконге

Причина успеха проста: полное отсутствие налогов на электромобили. Проблема загрязнения воздуха автомобильными выбросами крайне актуальна для этого гигантского карлика. На территории чуть более тысячи квадратных километров (меньше половины Москвы) проживает более семи миллионов человек. В целях стимулирования отказа от нефтепродуктов власти Гонкога за последние 18 лет почти на 100% подняли налоги на

¹ Здесь и далее под электромобилями подразумеваются транспортные средства с гибридными и электрическими силовыми установками, не использующие контактную сеть

² <http://www.scmp.com/>

³ Charged.hk, an EV enthusiasts group

⁴ <http://www.scmp.com>

бензиновые и дизельные машины и полностью освободили от них электромобили.

Таким образом, электромобили заранее поставлены в более благоприятные условия. И тогда даже недешевый автомобиль Tesla становится весьма конкурентоспособным. После введения льготного (нулевого) налогообложения потребители смирились с главными недостатками электромобильности: редкая заправочная инфраструктура и малый пробег на одной подзарядке. Льготное налогообложение будет действовать до 2017 года. Дальнейшая судьба программы электрификации транспорта в Гонконге пока не ясна.

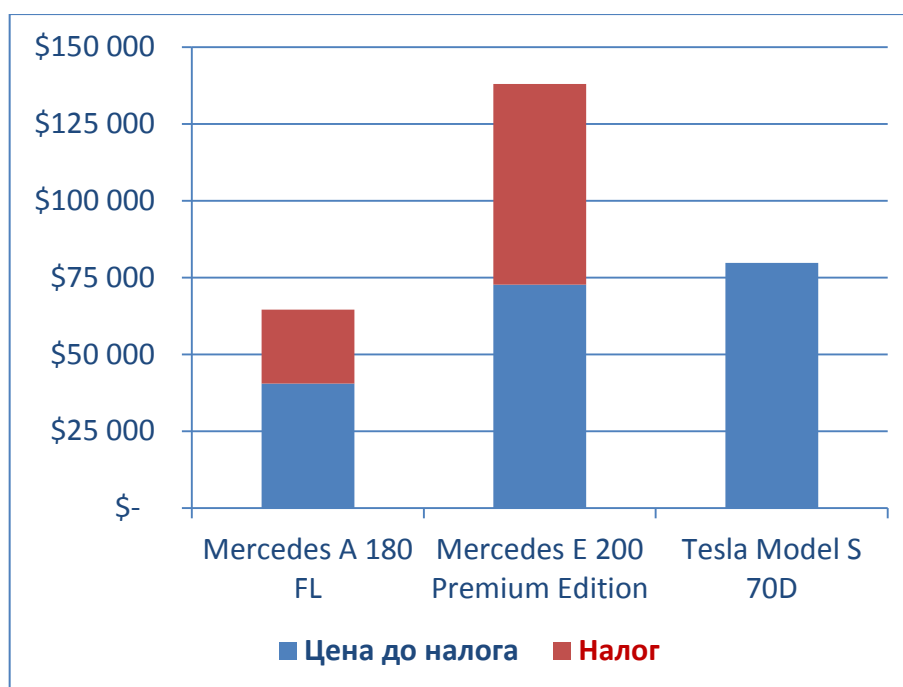


Рисунок 2: Цены на легковые автомобили в Гонконге, US\$

Усовершенствованный автомобиль Tesla S70D пробегает на одной зарядке более 400 километров. Для стран с большими территориями этого явно недостаточно, но для Гонконга, где общая протяженность дорог составляет всего 2100 километров вопрос автономии пробега стоит не так остро.

Проблемы с прозрачностью зарядной сети также решаются. Городские власти вкладывают бюджетные средства в строительство зарядных станций. Их насчитывается более 1200. На одну «розетку» приходится два автомобиля.

Мировым лидером легкой электромобильности считается Норвегия. В начале 2015 года там была зарегистрирована 50-ти тысячная электромашина. В стране действуют самые щедрые в мире льготы. Владельцы электромобилей:

- не облагаются налогом на добавленную стоимость, составляющий примерно 50% от цены машины;
- имеют право бесплатного проезда по платным дорогам, туннелям и на паромов;
- не платят за парковку;
- заряжают автомобили бесплатно;
- имеют право проезда по полосам, выделенным для общественного транспорта.

Не воспользоваться таким пакетом – просто глупость. И норвежцы пользуются. Нагрузка на бюджет стала такой ощутимой, что правительство стало задумываться о сворачивании программы стимулирования электромобилей. Представители крупнейших партий Норвегии согласились, что владельцы электрических автомобилей до 2018 года будут платить дорожный налог в размере 50%, а начиная с 2020 года льготы по этому налогу будут прекращены вообще; освобождение от уплаты НДС будет заменено на субсидии, которые со временем также закончатся. На решение местных властей отдается предоставление или изъятие права бесплатной парковки, бесплатного проезда по платным дорогам или по выделенным для автобусов полосам.

Не только пробки на выделенных полосах (в Осло зафиксировали, что три из четырех машин, едущих по этим полосам, работают на электричестве), ограниченный пробег и высокая цена льгот для электромобилей дают основания политикам задуматься над отказом от льгот. Все больше вопросов возникает о реальной экологической безопасности электромобилей.

Международное издание South China Morning Press со ссылкой на известного аналитика Нила Бивириджа (Neil Beveridge) из гонконгской компании Sanford C. Bernstein (инвестиционный анализ и консалтинг) утверждает, что политика правительства Гонконга стимулировать покупку электромобилей путем субсидирования (за счет налогоплательщиков) владельцев на самом деле приносит окружающей среде вред, а не пользу.

Электромобили,- считает Бивиридж,- должны работать там, где углеродный след при выработке электроэнергии незначителен. А в Гонконге 68% электроэнергии генерируют угольные станции.

По данным расчетов выбросов бензинового автомобиля BMW 320i и электрической Tesla Model 3 на протяжении 150 тыс. км эксплуатации исследователи пришли к выводу, что Tesla выбрасывает 27 тонн углерода, что на 20% больше, чем BMW.

В расчёте учтена углеродная нагрузка (выбросы на единицу ВВП по данным компании HK Electric, поставляющей электроэнергию городу

Гонконг), расход топлива, выбросы CO₂ на 100 км пробега, на генерацию электричества и производство 85-киловаттной аккумуляторной батареи.

Аналитики пришли к выводу, что у автомобиля Tesla выбросы, связанные с энергетикой составляют 21,3 тонны и ещё 5,2 тонны CO₂ приходится на производство аккумулятора. У автомобиля BMW топливная доля выбросов составляет 20 тонн и сырьевая доля (выбросы углерода при добыче и переработке нефти) составляет 2,2 тонны.

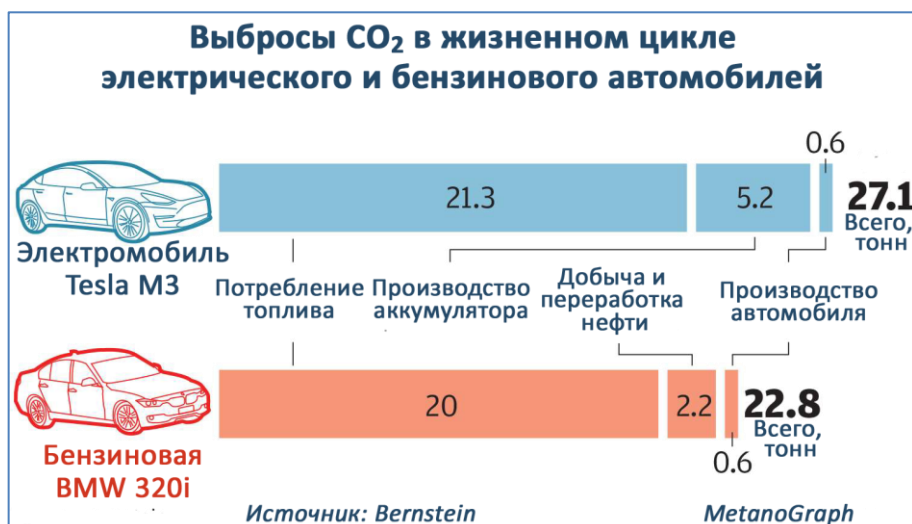


Рисунок 3: Сравнение углеродного следа автомобилей Tesla и BMW

Естественно, что представители Tesla Motors и электромобильного сообщества обвинили гонконгских аналитиков в предвзятости и ангажированности. Высказывается и такой аргумент в защиту электромобилей: выбросы CO₂ от производства машин и электроэнергии влияют на значительно меньшее количество людей, чем выбросы от бензиновых автомобилей в городе. Это - имитация борьбы за чистый воздух: сокращаем выбросы в мегаполисах и переносим их в провинцию.

Как уже отмечалось, борьба эта не дешевая. Так из-за налоговых льгот владельцам электромобилей городской бюджет Гонконга с 1994 года не добрал уже 350 млн. долларов. В связи с этим городские власти Гонконга намерены внимательно изучить порядок предоставления льгот.



Е.Н. Пронин