

Анализ потребительского спроса на электромобили в Российской Федерации и разработка рекомендаций к его повышению

Русанов Денис Александрович

Аспирант

ORCID: 0009-0006-4224-016X, e-mail: hovky1717@gmail.com

Государственный университет управления, г. Москва, Россия

Аннотация

Глобальным трендом среди государств в текущий момент времени являются сохранение природы, отказ от ископаемых энергетических ресурсов и переход на углеродную нейтральность. Одними из ключевых звеньев в создании прекрасного мира будущего без опасных выбросов в атмосферу выступают электрификация транспортных средств и переход от традиционного двигателя внутреннего сгорания на электрические силовые установки. Российская Федерация следует договоренностям с другими странами и пытается переориентироваться на развитие электромобилей. Однако доля такого транспорта пока не может составить какую-либо конкуренцию обычному двигателю внутреннего сгорания. Изучена статистическая информация по использованию электромобилей, которая отражает текущее положение данного сегмента транспортного сектора экономики в различных странах мира. Проведен сравнительный анализ мнений потенциальных потребителей российского и западных рынков средств мобильности на основе данных, взятых из открытых источников. Рассмотрены важные факторы, которые являются существенными для потребителя на российском рынке, предложены меры, которые могут быть предприняты для стимулирования спроса в данном сегменте. Полученные выводы можно использовать для реализации государственных проектов по повышению потребительского спроса на электромобили эконом-класса на российском рынке.

Ключевые слова

Электромобиль, двигатель внутреннего сгорания, российский рынок транспорта, развитие транспортной отрасли, спрос, гибридный автомобиль, государственная поддержка, углеродная нейтральность

Для цитирования: Русанов Д.А. Анализ потребительского спроса на электромобили в Российской Федерации и разработка рекомендаций к его повышению // Вестник университета. 2025. № 2. С. 135–143.

Consumer demand analysis for electric cars in Russia and recommendations development for its increase

Denis A. Rusanov

Applicant

ORCID: 0009-0006-4224-016X, e-mail: hovky1717@gmail.com

State University of Management, Moscow, Russia

Abstract

The global trend among nations at this moment in time is to preserve nature, abandon fossil energy resources, and strive for carbon neutrality. One of the key links in creating a beautiful future world without dangerous emissions into the atmosphere is vehicles electrification and transition from traditional internal combustion engine to electric propulsion systems. Russia is following agreements with other countries and is trying to reorient itself towards electric cars development. However, the share of such transportation cannot yet compete in any way with the conventional internal combustion engine. Statistical information on the use of electric cars has been studied, which reflects the current situation of this segment of the transportation sector of the economy in various countries of the world. A comparative analysis of the opinions of potential consumers in the Russian and Western mobility vehicles markets based on data taken from open sources has been carried out. Important factors that are essential for consumers in the Russian market have been considered, and measures that can be taken to stimulate demand in this segment have been proposed. The findings can be used to implement government projects to increase consumer demand for economy-class electric cars on the Russian market.

Keywords

Electric vehicle (EV), internal combustion engine (ICE), Russian transport market, transport industry development, demand, plug-in hybrid (PHEV), government support, carbon neutrality

For citation: Rusanov D.A. (2025) Consumer demand analysis for electric cars in Russia and recommendations development for its increase. *Vestnik universiteta*, no. 2, pp. 135–143.

ВВЕДЕНИЕ

В современном мире огромные производственные корпорации для того, чтобы следовать «политике» передовых стран, вынуждены разрабатывать свои продукты с учетом так называемой «зеленой» повестки, или углеродной нейтральности. Она предполагает, что производства повысят как свою, так и потребительскую осведомленность о минимизации выбросов парниковых газов, перестанут загрязнять окружающую среду, повысят энергоэффективность и даже сами будут проявлять эко-инициативы.

Важным документом, который на текущий момент ратифицировало 186 стран и Европейский союз, является Парижское соглашение, которое было принято в рамках Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата в ходе Парижской конференции по климату 12 декабря 2015 г. Согласно договоренностям, страны приняли обязательства по снижению темпов глобального потепления. Основными механизмами были приняты разработка и согласование набора правил для углеродных рынков, взаимопомощь стран и разработка стратегий снижения выбросов диоксида углерода в атмосферу. Однако все договоренности в рамках этого соглашения носят лишь рекомендательный характер и не обязательны к исполнению.

Все это коснулось и транспортного бизнеса. Лидеры рынка автомобильной промышленности, которых субсидируют государства, стали усердно трудиться над проектированием и производством автомобилей на электрической тяге, не имеющих двигателя внутреннего сгорания, которые всем известны как «электромобили».

Согласно статистике исследовательской компании Rho Motion, в 2023 г. продано 13,6 млн ед. электромобилей по всему миру, что является приростом на 31 % по сравнению с 2022 г., когда было реализовано 10,3 млн ед.¹ В данные включены как полностью электрические, так называемые BEV, так и гибридные автомобили, PHEV. Российские потребители также выразили интерес к приобретению электромобилей – согласно данным Автостата и системы электронных паспортов транспортных средств, в 2023 г. куплено 14,869 тыс. электромобилей, что на 290 % больше, чем в 2022 г. (3,813 тыс. ед.)².

ОБЗОР МНЕНИЙ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ СЕГМЕНТА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

На текущий момент технологического развития электромобили – самые передовые из транспортных средств, в которые вкладывается огромное количество инновационных решений со стороны автомобильных концернов и мелкосерийных производств. Батарейные модули, которые являются основной энергоемкой системой для приведения в работу электромоторов, подвергаются постоянным улучшениям, развиваются сопутствующие системы, повышающие функциональность электрических транспортных средств, недоступные обычным автомобилям с двигателем внутреннего сгорания.

По прошествии 10 лет активной пропаганды электромобили плотно укоренились в системе транспорта передовых и развивающихся стран. Однако существует немало факторов, которые отталкивают потребителей электромобилей, даже несмотря на внедрение новейших решений инженеров в продукт.

В июне 2024 г. одна из крупнейших международных консалтинговых компаний McKinsey & Company, специализирующаяся в основном на решении проблем в стратегическом управлении компаний, представила свои результаты опроса, который они проводят уже в течение пяти лет в 15 странах на различных континентах, составляющие около 80 % доли продаж на мировом рынке электромобилей. В одном из блоков приводится статистика мнения потребителей, которые еще не владеют электромобилем, о следующем планируемом транспортном средстве. Опрос проводился среди 36,954 тыс. респондентов из таких стран, как Китай, Соединенные Штаты Америки (далее – США), Германия, Италия, Япония и Бразилия (рис. 1).

По итогам опроса стало известно, что 38 % целевой аудитории рассматривает вариант перехода на электрический силовой агрегат, остальные 62 % предпочтут остаться на традиционном для многих двигателе внутреннего сгорания.

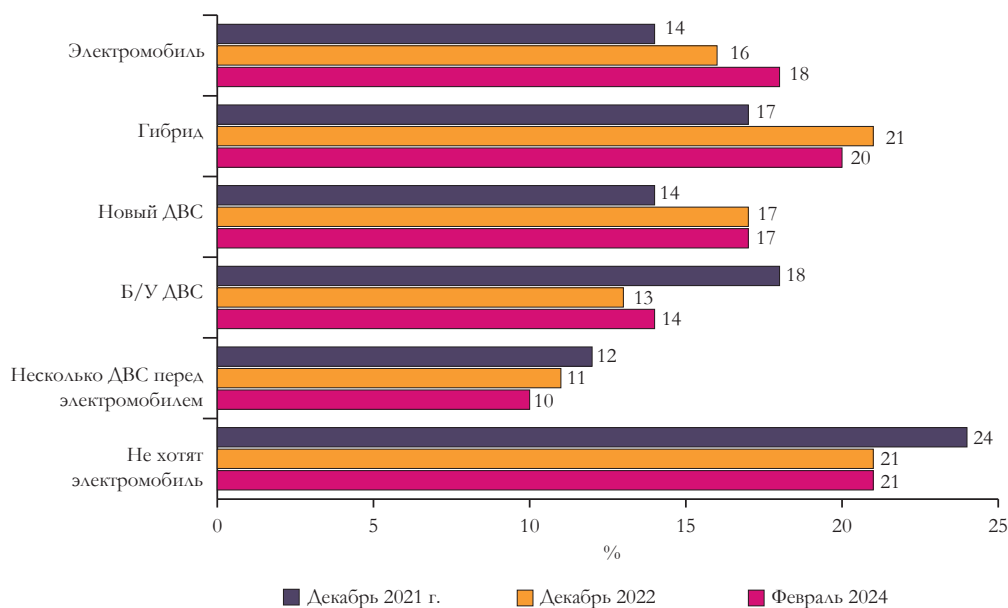
Среди потребителей, которые высказали мнение о том, что они не предполагают покупать электромобиль в перспективе одного или нескольких транспортных средств, также указаны причины, которые отталкивают их от приобретения:

- дороговизна электромобиля (45 % респондентов);
- трудности с доступом к зарядным станциям (33 % респондентов);

¹ Продажи электромобилей в мире выросли в 2023 году на 31 %. Режим доступа: <https://www.forbes.ru/biznes/504060-prodazi-elektromobilej-v-mire-vyrosli-v-2023-godu-na-31> (дата обращения: 18.09.2024).

² Там же.

– обеспокоенность запасом хода (29 % респондентов).



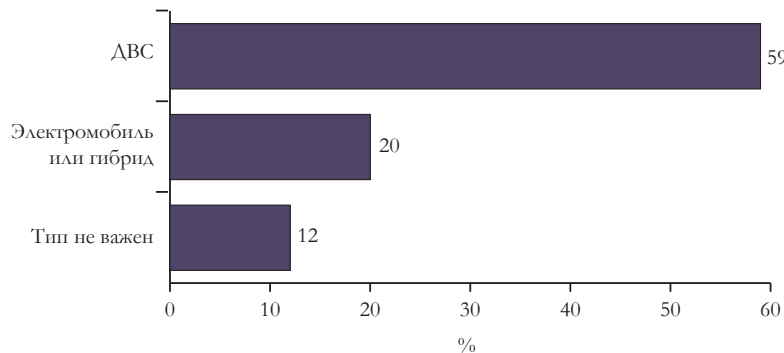
Примечание: ДВС – двигатель внутреннего сгорания

Составлено автором по материалам источника³

Рис. 1. Мнение респондентов о следующем автомобиле

Из статистики можно сформировать мнение об обобщенном портрете потребителя для этих стран – человек в среднем 42 лет (в сравнении со «скептиками», которым в среднем 51 год), который живет в большом городе либо пригороде, с заработком выше среднего, который следит за новшествами в развитии технологических систем⁴. В среднем это молодые люди с достаточными заработком, живущие в мегаполисе, приспособленном для электромобиля.

На основании опроса Всероссийского центра изучения общественного мнения об отношении россиян к электромобилям, проведенного в июне 2024 г., получены следующие результаты (рис. 2).



Примечание: ДВС – двигатель внутреннего сгорания

Составлено автором по материалам источника⁵

Рис. 2. Мнение респондентов в Российской Федерации о привлекательности силовой установки

Главными причинами, которые отталкивают потребителей от приобретения электромобилей в Российской Федерации (далее – РФ, Россия), респонденты считают следующие:

- 1) отсутствие инфраструктуры для их подзарядки (43 % респондентов);
- 2) высокую стоимость (20 % респондентов);

³ McKinsey Mobility Consumer Pulse. Media Presentation. Режим доступа: https://executivedigest.sapo.pt/wp-content/uploads/2024/06/Mobility-Consumer-Pulse-2024_Overview.pdf (дата обращения: 18.09.2024).

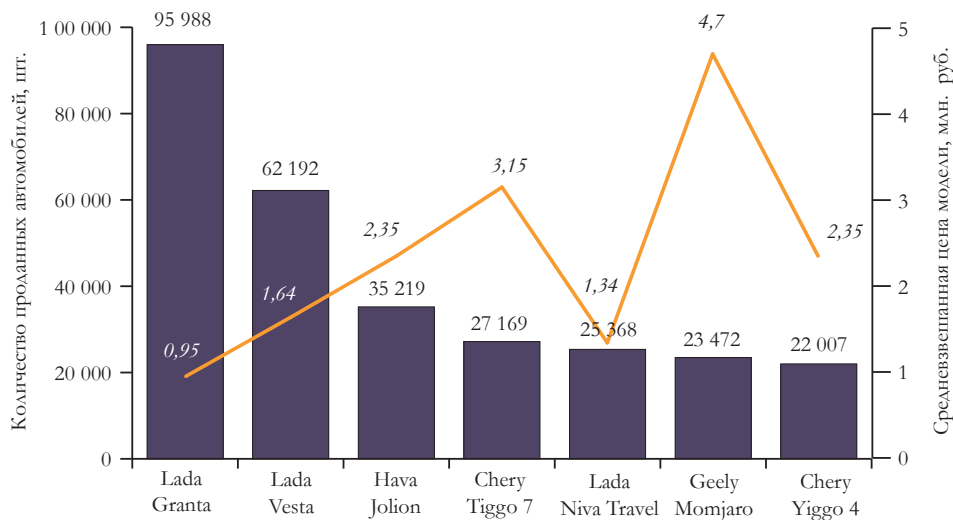
⁴ Всероссийский центр изучения общественного мнения. Электромобили в России: настоящее и будущее. Режим доступа: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/ehlektromobili-v-rossii-nastojashchee-i-budushchee> (дата обращения: 18.09.2024).

⁵ Там же.

- 3) сложный ремонт и отсутствие запасных частей (6 % респондентов);
- 4) малый запас хода и сложности зарядки (суммарно 30 % респондентов);
- 5) неподходящий климат страны для использования (7 % респондентов).

Доля новых электромобилей на отечественном рынке, согласно аналитическому агентству Автостат, составляла 0,8 % на июль 2024 г.⁶ Исходя из этого, данный сегмент транспортных средств не составляет существенной конкуренции. При сравнении мнения западных респондентов с российскими наглядно видно, что точки зрения о привлекательности к покупке в целом схожие.

Ключевыми факторами для решения потребителя в общей массе о покупке автомобиля на текущее время являются цена конечного продукта, доступность ремонта и цена автомобильных запасных частей. На рис. 3 приведена статистика продаж с января по июнь 2024 г. по данным Автостата.



Составлено автором по материалам источника⁷

Рис. 3. Статистика количества приобретенных новых автомобилей в России с января по июнь 2024 г.

В совокупности с данными по средневзвешенной стоимости нового автомобиля, которая рассчитывается на основе средних значений рекомендованных дистрибьюторами цен и объемов ее продаж с учетом модификаций, можно наглядно увидеть практически прямую корреляцию стоимости и количества проданных средств передвижения. Это говорит о том, что большинство продаж на российском рынке составляют автомобили сегмента эконом-класса, которому присуща самая интенсивная степень конкуренции среди автопроизводителей. Следовательно, в данный момент времени новые электромобили эконом-класса, которые представлены в основном марками Evolute и «Москвич», не вызывают существенного интереса у массового потребителя в России.

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ НЕПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

В рамках текущей экономической ситуации в России стоит также учитывать такой немаловажный параметр, как потеря стоимости электромобиля. Приблизительная продолжительность цикла смены автомобиля у потребителей, которые приобретают новый автомобиль, составляет от четырех до пяти лет, согласно данным Автостата, а также совместного опроса «ВТБ» и «Открытие Авто»^{8,9}. Так, например, в сравнении моделей одного ценового сегмента, таких как Evolute i-Pro и Lada Vesta Sport, потеря стоимости транспортного средства в течение пяти лет в Москве составит 1,25 млн и 800 тыс. руб. соответственно [1].

⁶ Автостат. Продажи новых электромобилей в России сократились впервые за последние два года. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/58229/> (дата обращения: 18.09.2024).

⁷ Автостат. Бестселлеры российского авторынга и их актуальные цены. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/infographics/58109/> (дата обращения: 18.09.2024).

⁸ Как часто россияне меняют автомобили. Режим доступа: <https://www.eg-online.ru/news/471855/> (дата обращения: 18.09.2024).

⁹ Автостат. Средний срок владения новым автомобилем в России составляет 4,5 года. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/articles/18904/> (дата обращения: 18.09.2024).

На текущий момент стоимость электромобиля Evolute i-Pro начинается от 1,79 млн руб., в то время как Lada Vesta Sport – от 2,18 млн руб.^{10,11}. Поскольку указанные цены являются лишь нижней границей, указанной с учетом различных скидочных предложений, реальная стоимость автомобилей будет выше. Однако при анализе самых минимальных цен заметно, что электромобиль потеряет в стоимости практически 70 % от первоначальной цены, в то время как автомобиль с двигателем внутреннего сгорания – всего 37 %.

Важно упомянуть, что большинство электромобилей, которые сейчас можно приобрести в официальных дилерских центрах, являются ввезенными из других стран. В основном поставщиком является Китай. Российскому покупателю за импортный электрокар, кроме его цены, приходится платить таможенную пошлину, которая составляет 30 % от его цены, акциз по ставке 15 руб./л.с. при мощности двигателя до 150 л.с. и 153 руб./л.с. при мощности двигателя свыше, таможенный сбор в размере 0,15 %, а также налог на добавленную стоимость в 18 % и утилизационный сбор [2].

Постановлением Правительства РФ от 13 сентября 2024 г. № 1255 изменены ставки-тарифы на утилизационный сбор, утверждена долгосрочная шкала индексации утилизационного сбора до 2030 г. для ряда легковых и грузовых автомобилей, а также для автобусов, прицепов и полуприцепов и некоторых видов дорожно-строительной техники¹². Это означает, что стоимость на новый электромобиль, который будет ввезен на территорию России с 1 января 2025 г. с целью продажи официальным дилером, повысится. Для сравнения – ранее утилизационный сбор за ввоз нового электромобиля составлял 360 тыс. руб., в то время как с 2025 г. придется уплатить 667,4 тыс. руб. К 2030 г. планируемая индексация в стоимостном выражении составит 2,062 млн руб. Это еще больше ставит под сомнение рациональность покупки электромобиля, даже с учетом мер поддержки государства.

Среди самых важных триггеров для отсутствия мотивации к приобретению электромобиля можно выделить отсутствие зарядных станций и сложность зарядки, а также малый запас хода. Россия сильно отстает по числу зарядных станций как от Европы и США, так и от Китая, который является лидером в этом показателе. Суммарное число зарядных станций в Китае составляет более 300 тыс., и это число продолжает увеличиваться, в странах Европейского союза – 170 тыс., в США – 80 тыс. электрических станций. На данный момент в России, согласно данным Автостата, насчитывается 7,410 тыс. ед. зарядных станций, большая часть из которых находятся в Москве и Санкт-Петербурге¹³. К 2030 г. планируемый объем введенных в эксплуатацию составляет 72 тыс. зарядных станций. При этом, чтобы придерживаться концепции развития инфраструктуры станций по зарядке электромобилей, к 2030 г. потребуется наличие не менее 144 тыс. зарядных станций для покрытия потребности в 1,4 млн планируемых государством электромобилей из расчета 10 электромобилей на одну электрозарядную станцию, 60 % из которых будут медленными [3].

Стоит отметить, что погодные условия в резко-континентальном климате России существенно сказываются на доступности использования полного потенциала аккумуляторных батарей в рамках текущего технологического прогресса в этой сфере. Например, при температуре – 20 градусов по Цельсию запас хода электромобиля может сократиться до половины от заявленной производителем, что осложняет их применение в районах Крайнего Севера, а также при аномально низких температурах в Уральском и Сибирском регионах [1]. Учитывая, что ресурс батарейного модуля ограничен и требует замены в связи с эксплуатационным износом, такой вид ремонта становится крайне дорогостоящим. Согласно BloombergNEF, в 2023 г. средняя стоимость емкости батарей, которая выражена в долл. США/кВт/ч, составила 139 ед.¹⁴. Это означает, что при рассмотрении аккумуляторной батареи электромобиля Evolute i-Pro на 53кВт/ч приобретение только запасной детали в 2023 г. обошлось бы в 7 тыс. долл. США без учета работ по замене модуля, что делает такую замену экономически нецелесообразной¹⁵.

Еще одним фактором к будущему росту интереса со стороны покупателей к приобретению транспорта на электрической тяге является рост потребительских цен на автомобильное топливо. Увеличение налогов на нефтепродукты и девальвация рубля негативно влияют на стоимость жидкого топлива для

¹⁰ Evolute. Режим доступа: <https://www.evolute.ru/> (дата обращения: 18.09.2024).

¹¹ Lada. Режим доступа: <https://www.lada.ru/> (дата обращения: 18.09.2024).

¹² Постановление Правительства Российской Федерации от 13 сентября 2024 г. № 1255 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_485724/ (дата обращения: 18.09.2024).

¹³ Автостат. Число публичных зарядных станций для электромобилей в России превысило 7,4 тысячи. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/58056> (дата обращения: 18.09.2024).

¹⁴ BNEF. Lithium-Ion Battery Pack Prices Hit Record Low of \$139/kWh. Режим доступа: <https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/> (дата обращения: 18.09.2024).

¹⁵ Evolute. Режим доступа: <https://www.evolute.ru/> (дата обращения: 18.09.2024).

автомобилей с двигателем внутреннего сгорания. Можно предположить, что спрос на автомобильный транспорт в конечном итоге упадет, в то время как электромобили станут все больше интересовать отечественного покупателя [4].

Рассмотренные причины существенно влияют на потребительский спрос в этом сегменте средств мобильности. Для стимулирования и развития данного рынка в России требуются существенные изменения на уровне государственной политики в транспортной сфере и доступности зарядной инфраструктуры не только в мегаполисах, но и на трассах, в маленьких городах и др.

МЕРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОДДЕРЖКИ СПРОСА НА ЭЛЕКТРОМОБИЛИ В РОССИИ

Для того чтобы снизить себестоимость электромобиля, необходимо наладить полный цикл производства на мощностях простаивающих заводов на территории России. Так, например, в себестоимость нового транспортного средства не будут включаться таможенные сборы и утилизационный сбор при ввозе. Существуют детали, которые невозможно произвести на территории России, однако их наценка при ввозе из-за рубежа будет незначительной по сравнению с тем случаем, если бы они ввозились как готовая продукция в виде целого транспортного средства.

Показательный пример отсутствия существенного эффекта на спрос крупноузловой сборки по лицензии китайского электромобиля JAC e-JS4, который известен под названием «Москвич 3е». Он является полной копией автомобиля JAC JS4, который имеет двигатель внутреннего сгорания как основной силовой агрегат под капотом и тоже производится по лицензии на предприятии в Москве под названием «Москвич 3». На данный момент цена на традиционный автомобиль начинается от 1,7 млн руб., в то время как его электрическая копия — от 3,025 млн руб.¹⁶ В течение 2023 г. продано 13 тыс. ед. автомобилей с распределением 11,5 тыс. и 1,4 тыс. соответственно, исходя из официальной статистики.

Даже несмотря на методы поддержки от Правительства РФ в рамках Концепции по развитию производства и использования электрического транспорта в РФ, возможно получить скидку на покупку нового электромобиля в размере 35 % от стоимости в рамках льготного кредитования, но не более чем на 925 тыс. руб. и только на электромобили, произведенные на территории страны¹⁷.

В рамках крупноузловой сборки автомобиль приезжает как сборные детали, которые требуется собрать на производстве, однако на них существует наценка от лицензиара, так как все эти детали проходят через него. В этом случае имеет место двойная наценка от непосредственных производителей деталей, которые отправляются для дооснащения в главное производство в Китае, а после этого доставляются с очередной наценкой на российское производство. Поскольку основной дорогостоящей деталью электромобиля является батарейный модуль, существенная наценка происходит именно на него, что служит причиной для экспоненциального роста стоимости конечного продукта.

Ключевым решением служит обсуждение вопроса о налаживании полного цикла производства, в рамках которого основные поставщики будут поставлять детали напрямую со своих производств, минуя головное предприятие. Это позволит снизить стоимость электромобилей, что положительно скажется на спросе, так как в основном рынок транспортных средств в России ориентирован на дешевый сегмент, в котором конкуренция невероятно высока. Люди, которые осведомлены об электромобилях, но не могли себе позволить из-за высокой стоимости продукта, смогли бы вновь рассмотреть их к покупке.

Сопутствующие положительные эффекты от развития производств полного цикла по выпуску электромобилей состоят в том, что потребуются открытие новых рабочих мест, а также расширение линейки включенных в список электромобилей для получения субсидий. Это привлекает новых игроков, которые на текущий момент в принципе не имеют производств на отечественный рынок, что скажется на экономических показателях не только автомобильной сферы, но и всей страны в целом.

Субсидированию, помимо конечного продукта, также может быть подвержена зарядная инфраструктура. На текущий момент времени, согласно государственной программе «Развитие энергетики» Правительства РФ, юридические лица могут получить субсидии на технологическое присоединение зарядок

¹⁶ Москвич. Режим доступа: <https://moskvich.ru/> (дата обращения: 18.09.2024).

¹⁷ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23 августа 2021 г. № 2290-р «Об утверждении Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года». Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_393496/2cc3e7a044fad83b4255225febe023d7c743e4a0/ (дата обращения: 18.09.2024).

к электросетям¹⁸. Данная программа постоянно развивается, дополнительные регионы включаются в перечень. Следует проработать возможность предоставления вычета и для физических лиц, которые смогут устанавливать зарядные станции на своих частных домовладениях. Это позволит увеличить интерес потребителей, которые проживают в пригороде, имеют свой дом и рассматривают электромобиль к покупке с целью экономии на стоимости жидкого топлива по сравнению с электричеством.

Стоит отметить, что требуется целесообразное приведение объема средств, которые выделяются на субсидирование сегмента электротранспорта, к фактическому объему продаваемых электромобилей во избежание преждевременного прекращения программ из-за исчерпания средств [5].

Еще одной мерой поддержки может послужить программа льготного кредитования, которая заменит собой текущее выделение средств для кредитных организаций. Это подразумевало бы создание льготной ставки для увеличения и поддержания спроса на электромобили, так как, по данным Автостата, в 2023 г. доля новых автомобилей, которые брали кредитные обязательства, составила 43 % от общего числа сделок¹⁹. Это позволит увеличить спрос именно на новые электромобили, поскольку в связи с текущей экономической ситуацией процентные ставки могут достигать 30–35 % годовых и большое количество целевой аудитории не может себе позволить не только купить новое транспортное средство за наличный расчет, но и взять автомобильный кредит.

Меры, которые были рассмотрены, должны применяться не в рамках пилотных проектов на один–два года, но в средне- и долгосрочной перспективе для достижения целевых показателей по увеличению автопарка электромобилей в России до 10 % от общего числа транспорта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Глобальные тренды государств по электрификации транспортных средств в последнее время, приобретают крупные масштабы. Большое количество инвестиций в разработку и улучшение существующих систем электромобилей автомобильных концернов, многие из которых дотируются из казны, подтверждает вектор направления новой низкоуглеродной экономики.

Однако, если брать во внимание настроения потребителей, которые осведомлены о развитии данного сегмента транспортной отрасли, множество из них все еще не готовы перейти на такой вид транспорта как в ближайшее время, так и в недалеком будущем. Сравнивая настороженность, которая касается непривлекательности для обывателя электромобиля, можно заметить, что, несмотря на различия в географическом положении, и западные, и российские потребители пока не видят необходимости в ускоренном переходе на них.

В России около половины автомобилей приобретается не на собственные средства, а в кредит, и потребители даже в этом случае рассматривают более бюджетные автомобили в основном отечественных или китайских брендов. Для стимулирования спроса и реализации задуманных целей Правительства РФ по развитию электрического транспорта требуется создать условия для появления дешевых электромобилей при помощи поддержки со стороны государства.

Этого можно достичь взаимовыгодными соглашениями с дружественными странами путем совместного создания производств полного цикла электромобилей на территории России. Это послужит фундаментом для снижения конечной стоимости транспортного средства для основных потребителей, поможет развитию регионов, в которых откроются эти производства, и экономике в целом. Важным является и тот факт, что, поскольку рынок автомобилей в сегменте эконом-класса является высококонкурентным, это привлечет новых игроков на рынок, которые принесут новшества и новые разработки.

Стоит отметить и развитие льготных программ для кредитования. Это позволит повысить интерес к продукту, переориентирует рынок на развитие новых производств, так как спрос существенно вырастет по сравнению с автомобилями с двигателем внутреннего сгорания вследствие дороговизны других кредитов. Развитие и доступность зарядной инфраструктуры для каждого из текущих или возможных владельцев электромобилей, а также возможность с помощью поддержки государства льготно установить зарядную станцию в свое частное домовладение существенно повлияют на спрос на такой транспорт.

¹⁸ Постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 321 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Энергоэффективность и развитие энергетики». Режим доступа: <http://government.ru/docs/all/91334/> (дата обращения: 18.09.2024).

¹⁹ Автостат. 43 % новых легковых автомобилей в 2023 году было продано в кредит. Режим доступа: <https://www.autostat.ru/finance/56872/> (дата обращения: 18.09.2024).

Проанализировав основные причины, которые отталкивают от выбора личного средства передвижения человека в пользу транспорта с электрической силовой установкой в России, автор делает вывод о том, что при ослаблении сдерживающих факторов путем принятия и развития предложенных мер можно достичь планов по увеличению к 2030 г. автопарка электромобилей до 1,4 млн ед., а также помочь окружающей среде быть чище.

Список литературы

1. *Барбошкина А.В., Кудрявцева О.В.* Оценка конкурентоспособности российского электромобиля как обоснование необходимости стимулирования рынка электромобилей в России. *Russian Journal of Economics and Law*. 2023;2(17):269–288. <https://doi.org/10.21202/2782-2923.2023.2.269-288>
2. *Фасхиев Х.А.* Газо- или электромобилизация? Россия на обочине прогресса. *ЭКО*. 2018;10(48):97–116. <https://doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2018-10-97-116>
3. *Журавлева А.* Электромобили в России: дань моде и природе или жизненная необходимость? *Энергетическая политика*. 2022;2(168):72–85. https://doi.org/10.46920/2409-5516_2022_2168_72
4. *Пирогова С.В., Павлова А.В., Махмудов Б.Ф.* Перспективы рынка электромобилей. *Концепт*. 2017;1:133–138.
5. *Бучнев А.О., Бучнев О.А.* Особенности стимулирования внедрения электромобильного транспорта как цель государственной политики. *Государственная служба*. 2023;2(142):80–87. <https://doi.org/10.22394/2070-8378-2023-25-2-80-87>

References

1. *Baraboshkina A.V., Kudryavtseva O.V.* Assessment of competitiveness of a Russian electric car as a substantiation of the need to stimulate electric cars market in Russia. *Russian Journal of Economics and Law*. 2023;2(17):269–288. (In Russian). <https://doi.org/10.21202/2782-2923.2023.2.269-288>
2. *Faskhiev H.A.* Gas or electric immobilization? Russia is on the sidelines of progress. *ECO*. 2018;10(48):97–116. (In Russian). <https://doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2018-10-97-116>
3. *Zburavleva A.* Electrical cars in Russia: a tribute to fashion and nature or a vital necessity? *Energy Policy*. 2022;2(168):72–85. (In Russian). https://doi.org/10.46920/2409-5516_2022_2168_72
4. *Pirogova S.V., Pavlova A.V., Mahmutov B.F.* Prospects for the electric cars market. *Concept*. 2017;1:133–138. (In Russian).
5. *Buchnev A.O., Buchnev O.A.* Features of stimulating the introduction of electric vehicles as a public policy goal. *Public Administration*. 2023;2(142):80–87. (In Russian). <https://doi.org/10.22394/2070-8378-2023-25-2-80-87>