

8 июня 2016 года

## **Капля в море: электромобили спасут экологию?**

В своем новом отчете Международное энергетическое агентство (МЭА) приводит следующие данные: в 2015 г. в мире число электромобилей достигло 1,26 млн. В настоящий момент по дорогам США ездит 400 тыс. электромобилей, что является показателем резкого роста по сравнению с 2010 г. Тем не менее это значительно меньше, чем обозначенный президентом Обамой целевой уровень в 1 млн электромобилей к 2015 г.

Тем временем Китай стал крупнейшим рынком продаж электромобилей, опередив США по объему годовых продаж в прошлом году. 1 млн – это много или мало? Зависит от того, под каким углом смотреть на этот вопрос. Еще в 2005 г. на Земле было лишь несколько сотен электромобилей. А с 2013 г. общее число электромобилей на планете выросло втрое. Для сравнения, стоит отметить, что в настоящий момент на дорогах свыше 1 млрд автомобилей на бензине и дизельном топливе. При этом спрос на такие автомобили серьезно вырос за последнее десятилетие и будет расти, по мере того как растет число представителей среднего класса в таких странах, как Китай и Индия. Поэтому электромобили еще очень далеки от того, чтобы завоевать мир. По подсчетам МЭА, для того чтобы избежать роста температуры более чем на 2°C в связи с глобальным потеплением, необходимо, чтобы количество электромобилей на дорогах мира достигло 150 млн к 2030 г. и 1 млрд к 2050 г. По оценкам агентства, хорошая новость заключается в том, что достижение этой цели кажется более реальным, чем несколько лет назад. Две причины роста числа электромобилей: субсидии и снижение стоимости батарей. Для начала, все больше стран вводит меры, которые направлены на развитие зарядной инфраструктуры для электротранспорта и на стимулирование покупок электромобилей. Среди таких мер налоговые послабления, введение норм выбросов вредных веществ, доступ электротранспорта на выделенные полосы и т. д. Именно благодаря этим мерам, отмечается в отчете МЭА, электротранспорт стал более доступным для потребителей. В результате электромобили в настоящий момент составляют свыше 1% продаж в Китае, Франции, Дании и Швеции. В Нидерландах – 9,7%, в Норвегии – 23%. Стоит отметить, что Норвегия является одной из стран, которые предоставляют самые щедрые налоговые послабления – около \$13 500 на автомобиль. Еще одна причина – падение стоимости батарей с 2008 г. Так как стоимость батареи составляют около трети от общей стоимости электромобиля, то снижение ее стоимости приводит к общему снижению стоимости электромобилей. Это также стало важным фактором, который способствует более широкому распространению электромобилей. По оценкам Министерства энергетики США, стоимость батареи должна снизиться до \$125 на кВт·ч к 2022 г., чтобы достичь ценовой конкурентоспособности с традиционными автомобилями.

По мнению аналитиков МЭА, это кажется вполне реалистичным, учитывая текущий уровень технологических изменений. Кроме того, в отчете отмечается, что такие производители, как Tesla и GM, поставили для себя более амбициозные цели. Объем энергии, который помещается в батареях (энергетическая плотность), также существенно повысился. МЭА также приводит

цитаты из множества отчетов, в которых говорится о том, что электромобили в скором времени смогут ездить свыше 280 км на одном заряде. Этот показатель также очень важен для более широкого распространения электромобилей. Несмотря на то что в центре всеобщего внимания оказываются электромобили, МЭА отмечает, что также очень важно электрифицировать и другие виды транспорта, включая мотоциклы и автобусы. Особенно это важно для тех стран, в которых эти виды транспорта получили широкое распространение. Смогут ли электромобили решить проблему климатических изменений? Ниже представлен еще один график, на котором показано, сколько электромобилей необходимо, чтобы достичь целевого уровня сокращения вредных выбросов, который был установлен в Париже в результате саммита по климатическим изменениям. А это около 100 млн электромобилей к 2030 г. Кроме того, на графике показано, каким должно быть распространение электромобилей, чтобы сдерживать глобальное потепление ниже 2 градусов по шкале Цельсия. Как отмечается в отчете МЭА, распространение электромобилей – это пока что единственная область, в которой страны преуспели в достижении цели, поставленной на климатическом саммите в Париже. Однако, как отметил министр энергетики РФ Александр Новак на Втором форуме Vestifinance: "Даже электроэнергию для электромобилей нужно откуда-то брать. И еще немало времени пройдет, прежде чем доля солнца и ветра будет достаточно высока, чтобы заместить производство электричества из угля, газа и нефти". Так, быстрый рост числа электромобилей в Гонконге, по всей видимости, стал причиной увеличения эмиссии CO<sub>2</sub> на 20%. Проблема в том, что более половины электроэнергии в Гонконге производится за счет угля, передает в своей статье Bloomberg. Поэтому властям города необходимо изменить структуру электрогенерации, сделав акцент на газовом топливе, для того чтобы реализовать программу сохранения окружающей среды.

И только потом стимулировать продажи электромобилей с помощью налоговых льгот. А гонконгские власти сделали все наоборот: льготы действуют в городе уже давно, а переход с угля на "голубое топливо" еще и не начинался. Об этом же говорил и Новак. Министр привел пример из области истории того, как театр умрет при появлении кино: устаревшим ресурсом считается "грязный" уголь. И его эра давно закончилась. Но факты говорят о том, что ситуация противоположная: до сих пор именно уголь и другое твердое биологическое сырье дают треть всей мировой энергии! Вплоть до 2040 г. уголь будет оставаться важнейшим ресурсом. Доля нефти снизится, вырастет доля газа, полагает министр.

Источник: Вести

**source:**

Акционерное общество "Узкимёсаноат"

<https://new.uzkimyosanoat.uz/ru/press/news/kaplya-v-more-elektromobili-spasut-ekologiyu>