

Инфраструктурные инвестиции

ПАРТНЕР ПРОЕКТА



Реклама

СТРАТЕГИЯ | Комфортный мегаполис не может быть сиюминутным проектом

РАЗВИТИЕ любого мегаполиса мира **ПОДЧИНЕНО** устоявшимся **ПРАВИЛАМ**. Москва не исключение. Главный вопрос — кто именно должен **ФИНАНСИРОВАТЬ** смелые масштабные **ЗАДУМКИ** — при этом зачастую остается открытым.

Азбука городского комфорта



фото: Getty Images Russia

ОКСАНА САМБОРСКАЯ

Значительная часть урбанистов убеждена: город должен проектироваться «на вырост» — в расчете на тех, кто станет его активными пользователями лет через десять. «Идея реформировать города под текущие нужды жителей противоречива и давно устарела, поскольку это долгий, сложный, трудоемкий про-

цесс, а представления о комфортном и современном городе поменяются уже через несколько лет», — считает ведущий архитектор компании Green Марина Горбатенкова. То, каким будет этот комфортный город, предвидеть надо уже сейчас. «Крупные мегаполисы стремятся к созданию малых субцентров в со-

ставе большого города», — рассказывает генеральный директор компании Asterus Карима Нигматулина-Мащицкая. Такие центры строятся с учетом балансов деловой и социальной инфраструктуры, благоустройства и озеленения, добавляет эксперт. Молодые карьеристы предпочитают жить в домах с доступ-

ными студиями и коворкингами на первом этаже, семьи с детьми хотят видеть многофункциональный парк во дворе, люди постарше рассчитывают на безбарьерную среду. Основная задача современной урбанистики в том, чтобы создать универсальное пространство

Стратегия



← Использование электромобилей в мегаполисе невозможно без глобальной сети зарядных станций

Фото: Кирилл Каллиников/РИА Новости

← 1

с учетом стиля жизни всех горожан, не отодвигая на второй план никого, констатирует коммерческий директор компании «Кортрос-Москва» Дмитрий Железнов. По его мнению, это возможно сделать в рамках проектов комплексной застройки, когда девелопер создает новый квартал или район. В нем можно спроектировать все виды коммерческой инфраструктуры (от фитнес-центров до коворкингов), разновозрастную уличную территорию для досуга, а также разные форматы жилья, добавляет он.

Но есть и обратная сторона, убежден руководитель архитектурной мастерской №2 градостроительного института пространственного моделирования городов «Гипрогорпроект» Иван Брызгалов: ткань городского пространства постепенно разбивается на независимые ячейки, что приводит к падению качества среды между этими анклавами. А привлекательная для широкого круга девелоперов и инвесторов программа, позволяющая создавать системные проекты, интегрированные в стратегию развития города и связанные между собой общей идеологией, до сих пор отсутствует, напоминает старший директор, глава ретейл-департамента CBRE Марина Малахатко: «Получив земельный участок с разрешенными технико-экономическими показателями, каждый девелопер создает свой «город в городе», зачастую игнорируя уже существующие прилегающие жилые кварталы и проекты «соседей»-девелоперов».

ПЛЮС-МИНУС ТРАНСПОРТ

Город делают удобным для жизни транспортные связи. Причем в транспортной инфраструктуре мегаполисов нас в скором времени ожидает революция, считают некоторые эксперты.

В прежние годы все ездили на автомобилях с двигателями внутреннего сгорания и общественном транспорте. Сейчас, по крайней мере в развитых странах, горожане пересаживаются на электромобили и авто на водороде, подчеркивает Дмитрий Железнов: «Для них в городе нужно предусмотреть места для подзарядки и заправки, в том числе и в новых жилых районах». Свою долю займет беспилотный транспорт. Это может быть беспилотное такси, а могут быть и малогабаритные доставщики заказов или посылок — для них, скорее всего, понадобятся выделенные дорожки, продолжает эксперт. Не исключено и развитие воздушного транспорта — такси и беспилотников, для которых также потребуются места на земле.

Пока воздушные такси не начали барражировать над городом, не стоит забывать, как ездить по твердой поверхности. «Транспортная инфраструктура крупного мегаполиса в первую очередь должна основываться на общественном транспорте. Посмотрев на Сингапур, Лондон, Копенгаген и целый ряд других развитых городов, можно увидеть выраженную тенденцию движения от автомобильного города к городу общественного транспорта», — подчеркивает заместитель генерального директора «Дом.РФ» Антон Финогенов. По его мнению, это не означает, что личные автомобили уйдут в прошлое: «Ежедневные поезд-

ки на работу заменит удобный и современный общественный транспорт, каршеринг, такси, а в идеале — комфортная прогулка пешком или на велосипеде».

Для машин, считает директор проектной компании Genpro Даниил Катриченко, в наиболее перегруженных местах мегаполиса должны появляться городские, многоуровневые паркинги, как это есть во многих городах мира.

Приоритеты мегаполиса ближайшего будущего уместно расставить так: развитие сети удобных транспортно-пересадочных узлов, системы внеуличных скоростных видов транспорта (метрополитен, трамваи, городские электрички, скоростные автобусы — все зависит от численности и бюджетных возможностей города), рассуждает Антон Финогенов: «Водно-зеленый каркас города может выступать и удобной инфраструктурой для пешеходного и велосипедного движения, чтобы для маршрутов длиной 1–2 км была альтернатива транспорту».

«Когда все, включая удаленные рабочие места, находится в шаговой доступности, личный автомобиль превращается в объект эпизодического пользования для тех ситуаций, при которых невозможно воспользоваться общественным транспортом», — добавляет главный архитектор проектов «Главстрой Регионы» Виталий Волохин. С развитием культуры сопользования, каршеринга и т.п. и в личном автомобиле скоро отпадет необходимость, поэтому тренд позволит занять городские места хранения автомобилей под другие общественно полезные нужды, уверен эксперт.

КУДА ПОДАТЬСЯ

Акцент на пешехода, который все же иногда покидает благоустроенный анклав, предполагает, что ему есть куда идти. И определить это можно только с участием самих жителей. «Для этого нужны глубокие исследования городов, партиципация — включение местных жителей и сообществ в активное обсуждение и проектирование территорий», — считает основатель и генеральный директор архитектурной студии IND architects Амир Идидулин.

Центры городов, по мнению архитектора, нужно постепенно освобождать от транспорта с помощью платного въезда, увеличения пешеходной инфраструктуры. В Москве для этого пока недостаточно ядер для туристов. Параллельно необходимо создавать пешеходные маршруты. «Пока я не видел стратегию пешеходного каркаса города, где будет продумано, как связать разные музеи и туристические объекты между собой. В Лондоне можно обойти весь город, пользуясь комфортной пешеходной инфраструктурой. И в Москве нужны аналогичные условия», — считает Амир Идидулин. Например, пока Садовое кольцо разрезает потенциальный пешеходный каркас города, множество подземных переходов неудобны для маломобильных граждан, людей с велосипедами, констатирует он.

ПЛАТА ЗА УДОБСТВА

Развитие городской инфраструктуры — очень дорогостоящая и долгоокупаемая история, финансирование которой требует консолидированных усилий.

Генеральный директор бюро Atlas Александра Сытникова выделяет следующие комбинации: государственные федеральные программы целевого бюджетирования, инфраструктурные кредиты, фонды и гранты, частные инвестиции, ГЧП и концессионные соглашения, монетизация общественных пространств. Потенциальными источниками доходов могут выступать даже платные или частично платные сервисы (к примеру, развивающие программы для детей, лекции и мастер-классы, именные и памятные скамьи), размещение коммерции в нестационарных торговых объектах, а также привлечение малого и среднего предпринимательства в общественные пространства.

Если речь идет о преобразовании знаковых городских

общественных территорий, очевидно, что работы должны вестись за бюджетный счет, считает управляющий партнер компании «Векторстройфинанс» Андрей Колочинский. Пример — парк «Зарядье», на строительство которого потребовалось 14 млрд руб., которые были заложены в адресно-инвестиционной программе Москвы.

Многие проекты, за которые берется госзаказчик, строятся дорого, долго и нередко без учета потребностей конечных абонентов территории, напоминает генеральный директор ООО «Бонава Санкт-Петербург» Мария Черная. При этом во многих странах есть специальные структуры с участием чиновников, депутатов и экспертного сообщества, занимающиеся организацией, проектированием городской среды. К развитию таких площадок можно привлекать и частный бизнес, если инвесторы будут уверены в отсутствии градостроительных и политических рисков и в финансовой модели проектов, добавляет эксперт.

Частный инвестор внимательно следит за экономической целесообразностью проекта и его реализацией, привлекает профессиональных подрядчиков, при этом стремится не расходовать лишние средства на строительство, подчеркивает генеральный директор инвестиционной группы «РВМ Капитал», вице-президент Российской гильдии управляющих девелоперов Феликс Блинов. Но привлекать частный капитал в проекты по строительству социальной инфраструктуры проблематично из-за низкой экономической эффективности таких проектов, долгого срока возврата инвестиций. Для решения этой проблемы и существует механизм государственно-частного партнерства, который позволяет привести низкомаржинальные социальные проекты к нормальной рыночной эффективности. Например, применяемый при концессионных соглашениях минимальный гарантированный доход закрывает основной риск инвестора — риск спроса, а капитальный грант позволяет снизить инвестиционные вложения инвестора, добавляет он.

Таким образом, считает коммерческий директор Regions Development Ольга Гусева, нельзя говорить о существовании единого механизма, тем не менее бизнес и власть движутся в одном направлении, так как решается единая задача создания комфортной городской среды. ▀

«ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК»

Является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» № 201 (3490) от 27 декабря 2021 г.

Распространяется в составе газеты

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+

Партнер проекта: АО «Мосинжпроект». Реклама

Учредитель: ООО «БизнесПресс»

Издатель: ООО «БизнесПресс»

Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова

Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова

Редактор РБК+ «Инфраструктурные инвестиции»: Владимир Новиков

Выпускающий редактор: Андрей Уткин

Руководитель дизайн-департамента: Николай Реутин

Дизайнеры: Дмитрий Иванов, Сергей Пивоваров

Фоторедактор: Алена Кондюрина

Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко

И.о. главного редактора газеты: Петр Геннадьевич Канаев

Рекламная служба: 8 (495) 363-11-11, доб. 1342

Коммерческий директор издательства РБК: Анна Брук

Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина

Директор по производству: Надежда Фомина
Адрес редакции: 115280, Москва, ул. Ленинская Слобода, д. 26, стр. 3

Инструменты

Властелины колец: что превращает столицу в полицентричный город

Транспортная система Москвы входит в число лучших в мире в том числе благодаря активному развитию метро в последние десять лет. Его строительство невозможно без новых технологий и комплексного освоения территорий.



МАРИЯ СИЛАЕВА

В августе 2021 года российская столица вместе с Сингапуром и Пекином возглавила мировой рейтинг мегаполисов с лучшими транспортными сетями — таковы данные McKinsey. В исследовании «Транспортные системы 25 городов мира: составляющие успеха» отмечается, что по показателям эффективности транспортной системы Москва сегодня и вовсе занимает первую строчку. Основная причина лидерства, считают аналитики McKinsey, — постоянное расширение и улучшение системы Московского метрополитена.

В начале декабря столичные власти одновременно ввели в строй сразу десять станций Большой кольцевой линии (БКЛ) столичной подземки, которые призваны улучшить транспортную доступность западных и южных районов Москвы. Новый участок БКЛ позволяет сделать пересадки на шесть радиальных линий метро и две станции Московских центральных диаметров (МЦД).

Общая длина Большой кольцевой линии после завершения строительства столичного метрополитена составит 70 км, что выведет БКЛ в лидеры среди мировых метроколец. Второе место в настоящий момент занимает кольцевая линия пекинского метро, чья протяженность — 57 км.

ЦИФРОВЫЕ МОДЕЛИ

Работа над БКЛ принесла много нового и в цифровизацию подземного строительства, в том числе в процесс коммуникаций между всеми участниками в ходе проектирования, возведения и сдачи в эксплуатацию ряда участков метрокольца.

Цифровые технологии также позволяют оптимизировать использование трудовых ресурсов, говорит вице-мэр Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства

Андрей Бочкарев: «Современные технологии, в частности, помогли снизить трудозатраты на каждую станцию пускового участка, а также соблюсти сроки выполнения работ в острый период пандемии, когда подрядчики были ограничены в возможности привлекать рабочих».

Холдинг «Мосинжпроект» в последнее десятилетие выступает генеральным проектировщиком и генподрядчиком строительства Московского метрополитена. С участием компании построено и открыто свыше 125 км линий метро, 11 электродепо и 61 станция московского метро, 22 из которых уже функционируют на Большой кольцевой линии, подчеркивают в компании.

В ходе возведения недавно открытого нового участка БКЛ с десятью станциями специалистам компании нередко приходилось решать нетривиальные задачи. Так, ускорить запуск, говорят в «Мосинжпроекте», помогла координация строительства с помощью цифровых моделей объектов. Разработанная система дает возможность специалистам из разных подразделений холдинга работать фактически в одном файле. Они имеют доступ ко всей документации и могут планировать, например, установку инженерных систем с учетом особенностей объекта, объясняет генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов: «За счет «цифры» на станциях «Терехово», «Кунцевская» и «Давыдково» были просчитаны все трассировки инженерных коммуникаций и кабельных линий. В будущем отработанные дивизионом метро технологии будут использоваться на всех фазах создания перспективных участков и линий метрополитена».

В «Мосинжпроекте» особо отмечают также инженерные решения, оборудование и механизмы, которые использовались в ходе работ при строительстве БКЛ. В частности, речь идет о тоннелепроходческих механизированных комплексах, включая щиты

↑ Ускорить запуск новых станций помогла координация строительства с помощью цифровых моделей объектов

большого диаметра (10 м), предназначенные для возведения двухпутных тоннелей.

ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ПРОГРАММА

Благоустройство территорий — обязательный этап работ при запуске новых станций метро, подчеркивают в «Мосинжпроекте». По данным компании, возле всех введенных в декабре станций БКЛ благоустроено более 44 га прилегающих территорий. Можно сказать, что речь идет о создании в городе дополнительных общественных пространств с велопарковками, остановками общественного транспорта, скамейками, урнами и газонами.

«Показательным примером проведенного благоустройства может стать территория у станции «Кунцевская», имеющая сложный рельеф. Здесь применили прием геопластики, давший возможность создать искусственные холмы, органично вписав технические сооружения метрополитена, и разместить отдельное пространство для кратковременного отдыха», — поясняет Юрий Кравцов.

Похожий подход применяется и в других мировых столицах. Например, комплексное освоение территорий в Лондоне все последние годы предполагало не только строительство новых

станций подземки, но и редевелопмент прилегающих территорий (часто промышленных), в результате которого они превращались в удобные пространства для горожан — парки, скверы, спортплощадки, фуд-зоны. Другой пример — появление в Копенгагене на месте морского порта инновационного района Нордхавн с новой станцией метро в каждом квартале и обустроенными общественными территориями, удобными в первую очередь пешеходам и велосипедистам.

ЦЕНЫ ВВЕРХ

Развитие транспортной инфраструктуры в любом районе мегаполиса напрямую влияет на повышение качества жизни горожан. А значит, в городе появляются новые точки притяжения, привлекающие потенциальных покупателей жилья, констатирует основатель компании S&B Realty Сергей Беляков. «Чем больше в Москве станций метро, тем выше транспортная доступность даже географически отдаленных районов и тем интереснее они тем, кто собирается обзавестись своей жилплощадью», — говорит он.

По мнению Сергея Белякова, транспортная доступность положительно сказывается на рыночной стоимости квадратного метра как в новых проектах, так и на вторичном рынке. «Довод о скором развитии транспортной инфраструктуры по соседству может восприниматься покупателем жилья в собственности и как перспективная составляющая», — добавляет он. По данным риелтора, разница в стоимости одного «квадрата» в районе с метро и без такового сегодня может достигать 20%, причем и на первичном, и на вторичном рынках.

Современная транспортная доступность интересна и потенциальным арендаторам жилья. Наличие в шаговой доступности станции метрополитена или МЦД делает практически любой лот автоматически дороже на 10–15%. ■

70

км

составит общая длина Большой кольцевой линии столичного метрополитена после завершения строительства, что выведет ее в лидеры среди мировых метроколец

Фото: пресс-служба

СТРОЙКИ СТОЛИЧНОГО МАСШТАБА

Инжиниринговый холдинг «Мосинжпроект» — компания с более чем 60-летней историей. Холдинг реализует полный цикл работ — от формирования идеи комплексного развития территории до ввода объекта в эксплуатацию и управления недвижимым имуществом. В группу компаний «Мосинжпроект» входят несколько десятков строительных и проектных организаций с более чем 16 тыс. сотрудников.

Компания выступает оператором Программы развития

Московского метрополитена, управляющей компанией по строительству гражданских объектов, участвует в реализации ключевых дорожных проектов столицы и Программе развития транспортно-пересадочных узлов Москвы, управляет девелоперскими проектами.

Компанией реализованы знаковые проекты Москвы — БСА «Лужники», парк «Зарядье» с концертным залом, Дворец гимнастики Ирины Винер-Усмановой, Инфекци-

онный центр в Вороновском (Новая Москва) и др.

«Мосинжпроект» в этом году поднялся на девять позиций в рейтинге 250 крупнейших строительных компаний мира ENR's 2021 Top 250 Global Contractors, заняв 114-е место. Несколько лет подряд холдинг является отраслевым лидером (строительство инфраструктуры и инжиниринг) в рейтингах крупнейших компаний России (RAEX-600, РБК 500 и др.). ■

Тенденции

Электрокары в России: бюджетная спецоперация

Россия взяла курс на широкое использование электрического автотранспорта. Повсеместный переход на него возможен только при участии государства в строительстве инфраструктуры и щедрых субсидиях покупателям электрокаров.

АЛЕКСЕЙ ГРАММАТЧИКОВ

В мире ускоряется переход к электрическим автомобилям: недавно Евросоюз подтвердил свои планы к 2035 году полностью отказаться от машин с бензиновыми двигателями, которые идут в русле обязательств ЕС по сокращению выбросов углекислого газа. Россия до последнего времени держала тему перехода к электрокарам на паузе: вплоть до середины текущего года власти не имели единого мнения, какой тип автотранспорта считать экологичным в первую очередь. Часть профильных ведомств до самого последнего времени называли таковыми автомобили на газе, ссылаясь на большие запасы этого вида топлива в стране.

В конце августа 2021 года за подписью премьера Михаила Мишустина была принята «Концепция по развитию производства и использования электрического автотранспорта в РФ до 2030 года». В этом документе правительство сформулировало консолидированное мнение о том, что автомобильное будущее страны должно быть неразрывно связано с машинами на электрическом ходу, который, хотя и с оговорками, но все же теперь официально признается наиболее экологичным видом автомобильной транспортировки. Точку в дискуссиях — быть или не быть электрокарам в России — поставила принятая в конце ноября Транспортная стратегия РФ, где электроавтомобильным уделяется особое место.

СТАВКА НА «ЭЛЕКТРИЧКИ»
Упомянутые стратегические документы ставят весьма амбициозные задачи развития электрической мобильности в стране. Согласно им уже к 2024 году производство электрокаров в РФ должно выйти на уровень не менее 25 тыс. машин в год, а к 2030 году «электрички» должны занять не менее 10% от всего объема выпускаемых машин в России, то есть более 125 тыс. единиц. По консервативному сценарию общий парк электрокаров в России через девять лет должен составить минимум 540 тыс.

единиц, а по сценарию ускоренного развития — 3,23 млн штук.

Таким образом, к 2030 году число электроавтомобилей в стране должно вырасти в несколько десятков раз.

Заявленный темп электрификации российского автопарка особенно впечатляет, если проанализировать сегодняшнее состояние дел с присутствием машин на электрическом ходу в России. По данным «Автостата», на начало текущего года в РФ было зарегистрировано 10,8 тыс. электрокаров. А по итогам прошлого года в стране продали автомобилей такого типа составили всего 0,04% от общих продаж в 1,6 млн новых легковых и легких коммерческих машин.

ДОРОГОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

Если отложить в сторону спор о реальной экологичности электрокаров — с необходимостью выработки для них дополнительной электроэнергии, а также далеко не безвредного для природы производства и необходимости утилизировать батареи, то сегодня ключевые препятствия для массового появления таких машин на российских дорогах можно разделить на два типа.

Во-первых, отсутствие зарядной инфраструктуры. По данным Минэнерго, во всей России сегодня насчитывается не более 200 зарядных станций (в Германии, например, это уже порядка 5 тыс. станций). Во-вторых, это потребительские свойства самих электрокаров. Прежде всего запас хода — емкость батарей сегодня позволяет распространенным моделям машин на электричестве проезжать от одной зарядки в среднем 300–400 км, в лучшем случае 500–600 км. Этого достаточно, например, для будничных поездок на работу и даже на дачу, но явно не хватит, например, для автомобильных путешествий. При этом не стоит забывать про проблему потери аккумуляторами заряда при сильном морозе, когда при -20°C батареи могут потерять емкость на 40–50%.

Кроме того, сейчас иметь машину на электрическом ходу — довольно дорогое удовольствие, которое об-

ходится по цене минимум на 30–50% выше, чем традиционный автомобиль с двигателем внутреннего сгорания. Три самые продающиеся сегодня на российском авторынке электромашины стоят внушительно: Jaguar I-Pace — от 7,5 млн руб., Audi e-Tron — 8,4–10 млн руб., Porsche Taycan — 7–13 млн руб. Да, есть предложение подешевле — например, появившийся недавно на рынке китайский электрокар JAC iEV7S, который хотя и доступнее в сравнении с упомянутыми выше премиальными брендами, однако при своей цене около 3 млн руб. все равно гораздо дороже обычных массовых автомобилей.

То, что пока новый электроавтомобиль в России — это, скорее, развлечение для состоятельных граждан, иллюстрирует статистика продаж электрокаров на российском авторынке. По итогам 2020 года в РФ было продано всего 687 новых электроавтомобилей, а по результатам первого полугодия 2021-го их реализовали лишь 326 штук. По данным «Автостата», сегодня весь российский автомобильный парк насчитывает 53 млн автомобилей.

КОМУ ПЛАТИТЬ

Мировой опыт показывает, что достичь высокого уровня электрификации автомобильного транспорта без участия государства не получится. С одной стороны, частному бизнесу без государственных субсидий невыгодно строить зарядные станции, с другой — рядовому потребителю без дотаций не по карману приобретать дорогие электрокары. «Ускоренный переход на электротранспорт — это

в первую очередь вопрос государственной политики», — говорит директор по развитию бизнеса логистической компании Gebrüder Weiss в России Николай Гладун.

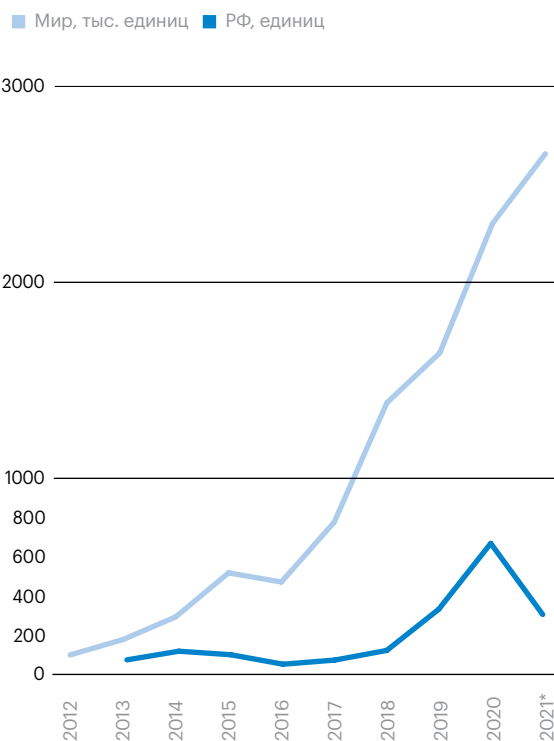
В Западной Европе процесс перехода автотранспорта на электрическую тягу сопровождается внушительными бюджетными вливаниями. Например, Еврокомиссия только на развитие инфраструктуры для электроавтомобилей в течение ближайших десяти лет планирует выделить €50 млрд. В России тоже предполагается господдержка электрической мобильности, но суммы гораздо скромнее. В начале текущего года Минэкономразвития просило из бюджета на развитие электрического автотранспорта на ближайшие девять лет 400 млрд руб. К концу августа сумма выросла вдвое: согласно официальным сообщениям, реализацию этих планов предполагается подкрепить бюджетным финансированием в размере 803 млрд руб.

Подсчеты показывают, что инвестиций будет недостаточно для оказания широкой поддержки продаж электрокаров в России. «Скажем, если субсидировать покупку каждого автомобиля на минимальные 300 тыс. руб., то на финансирование продаж хотя бы 20% авторынки — 320 тыс. авто в год — потребуется 96 млрд руб. только на один год, или 864 млрд руб. за девять лет. И это без учета расходов на строительство зарядной инфраструктуры», — говорит президент маркетплейса по продаже автомобильных компонентов Autodoc.ru Владислав Соловьев.

Механизмы стимулирования перехода к электротранспорту могут быть как прямыми (налоговые льготы, субсидии производителям), так и косвенными (финансирование НИОКР в области электроавтомобилестроения, включение инфраструктурных проектов в соответствующие госпрограммы), считает Николай Гладун. «Если говорить о коммерческих грузовых электроавтомобилях, то в России все еще нет ни одного подобного транспортного средства в серийном производстве с возможностью осуществления грузоперевозок с загрузкой более 500 кг», — констатирует директор по закупкам транспортных услуг логистической компании FM Logistic в России Эдуард Миронов.

Введение в эксплуатацию электроавтомобилей ввиду их высокой стоимости вряд ли будет рентабельным в ближайшее время, если только государство не будет субсидировать использование такого экологически чистого транспорта, резюмирует руководитель направления международных автоперевозок логистической компании Kuehne+Nagel в России Иван Головкин. ▀

Продажи новых электроавтомобилей в мире и РФ



* Первое полугодие.

Источник: EV-Volumes (глобальные данные), «Автостат» (Россия)

540
тыс.

машин должен составить минимальный парк электроавтомобилей в РФ в 2030 году — таковы расчеты российского правительства