

Правительство Кыргызстана приступило к стимулированию использования электромобилей. Увеличить количество этого вида транспорта на дорогах планируется с помощью преференций. С 2019 года в стране обнулена ставка на ввоз автомобилей с электрическим двигателем. Желающим ездить на подобных машинах надо будет заплатить лишь за их покупку и доставку.

Подпишитесь на наш канал в [Telegram!](#)

[English](#)

Кроме того, правительство вводит стимулирующие ставки таможенных пошлин и налогов на автотранспортные средства с гибридными двигателями от 0,5 до 0,6 долл. США за куб. см. Учитывая проблему экологии в Бишкеке и увеличивающееся количество выбросов вредных газов в атмосферу, такая инициатива как никогда кстати.

Болот уже три года живет в Китае и сразу после переезда купил электромобиль. Он планирует привезти его на родину, а в дальнейшем заняться поставками электрокаров в Кыргызстан.

— Моя машина китайского производства, приобрел я ее за 10 тысяч долларов. Но постепенно с развитием рынка цены на авто с электрическим двигателем понемногу снижаются. Такой же электромобиль сегодня можно встретить и за 6 тысяч долларов.

В Китае цены на бензин очень высокие – примерно 80 сомов за литр. А с электромобилем можно забыть о лишнях тратах, разве только расходы на электроэнергию. К слову, заряжается электромобиль через вилку, которая подключается к сети.

Подзарядка занимает минимум восемь часов, но этой энергии хватает на пару дней. Все зависит от того, как ты едешь – быстро или медленно. Если дополнительно включаешь печку, то и расход энергии увеличивается сразу.



Фото из личного архива Болота

С кыргызстанскими ценами на ГСМ и электроэнергиею электромобили позволили бы сократить расходы.

Увы, есть и отрицательные моменты. Уехать далеко на такой машине в Кыргызстане не получится, только по городу. Иначе рискуешь застрять где-нибудь на долгое время. С кыргызстанскими ценами на ГСМ и электроэнергиею электромобили позволили бы существенно сократить расходы населения.

Я очень много думал над тем, чтобы заняться поставками электрокаров из Поднебесной, но боюсь, Кыргызстан пока не готов к этому. Может, я и ошибаюсь.

Не всем по карману

Несмотря на обнуление ставки электрокары остаются нишевым продуктом в Кыргызстане. Средняя стоимость варьируется от 15 до 50 тысячи долларов. Но кыргызских потребителей наряду с высокой ценой волнует и удобство. Точнее его отсутствие.

По словам автолюбителя **Алмаза Касенова**, при покупке электромобиля он в первую очередь обратил бы внимание на то, где можно «заправить» машину, чтобы не остаться на трассе при дальних поездках.

— В Бишкеке часто вижу, как маленькие электромобили занимаются доставкой еды и прочих товаров. Такие одно-двухместные авто быстро подзаряжаются «от розетки» и могут проехать 50-60 километров.

Но что делать, если поездка намечается дальняя? Необходимо рассчитать время поездки, километраж, место зарядной станции, чтобы не остаться у обочины.

Не говорю уже про ремонт машины в случае поломки. Ни один автомеханик не возьмется за мой автомобиль. В Кыргызстане нет даже нужных запчастей, а ждать придется не меньше месяца пока доставят одну деталь. Для сравнения, за ту же стоимость я могу приобрести «статусную» машину только на бензиновом двигателе.



Photo REUTERS / Lucy Nicholson

Как отмечает экономист **Марат Мусуралиев**, проблемы, ко всему прочему, могут возникнуть и с ключевым элементом электромобиля – литий-ионной батареей.

В зимнее время температура воздуха в Кыргызстане держится на минусовой отметке.

Аккумуляторы на литий-ионной основе при температуре от нуля и ниже градусов теряют весь заряд. Поэтому электромобилям придется 20-25% энергии тратить только на подогрев самого себя. К тому же стоит вопрос утилизации этих аккумуляторов.

По пальцам пересчитать

По данным Государственной регистрационной службы, в Кыргызстане сегодня насчитывается всего 24 электромобиля. Лидером по количеству является Бишкек – 19 авто. В Ошской области всего три и два — в Чуйской области.

В Казахстане показатели также пока невысоки: за первое полугодие 2017 года — всего 19 новых машин. В 2018 году эта отметка достигла 200 машин. В Беларуси – 38.

В России всего зарегистрировано 2,5 тысяч электромобилей и это объясняется в большей степени определенными дотациями — субсидирование процентной ставки по кредитам, преференции при парковке, право свободного проезда по спецполосам и платным дорогам.

Дамира Казыева одна из тех немногих, кто сделала выбор в пользу экологичности вместо «статусности»:

- На момент покупки машина стоила 16 тысяч долларов. В этой ценовой категории можно было бы взять хороший такой «Лексус». Электрокар обошелся нам даже немного дороже.



Фото из личного архива Д. Казыевой

С точки зрения расходов на топливо, то они совсем неощутимы. Зарядка аккумулятора происходит через специальный шнур от стандартной сети 220 вольт. В конце месяца мы оплачиваем только счет за электроэнергию и авто не приносит больших затрат.

Машина заряжается четыре часа и после подзарядки можно проехать 100-120 километров, в зависимости от того, как вы водите. Различное количество энергии требуется для езды по направлению вниз и вверх.

Из минусов хочу отметить то, что в зимнее время нужно учитывать трату энергии на обогрев машины. Нужно постоянно рассчитывать каждое свое движение. Я на конец рабочего дня всегда оставляю 30% заряда и этого хватает исключительно на то, чтобы доехать до дома.

Для тех, кто живет в городе, это настоящая находка. Но тем, кто живет за городом, электромобиль может доставить некоторые неудобства, поскольку в Бишкеке попросту нет условий для авто с электрическим двигателем. А это важный аспект для водителей электромобилей.

С 2014 года Кыргызстан является энергодефицитной республикой.

Но проблема не только в инфраструктуре. Те 24 электромобилей, которые сегодня есть в Кыргызстане, пока не ощутимы для электросетей. Но при значительном увеличении их количества распределительные сети страны просто не выдержат, считает **Марат Мусуралиев**.

— Мы не являемся энергоизбыточным государством, которое может себе позволить электромобили. С 2014 года Кыргызстан является энергодефицитной республикой. Это значит, что мы вынуждены импортировать электроэнергию из соседних стран.

Бывают периоды, когда мы можем обходиться без посторонней помощи и даже немного экспортировать, но такие периоды коротки.

У нас нет аналогов бензиновым АЗС, где можно бы было подзарядить электромобили. Конечно, можно делать это в домашних условиях, поставив зарядное устройство на ночь. При небольших количествах пользователей сеть, быть может, еще выдержит, но не при массовости. Учитывая, как загружены наши распределительные сети, не говоря уже об их изношенности.



Photo: picture-alliance/dpa/K.Nietfeld

Завода не будет?

По словам специалиста по энергосбережению, консультанта программы КугSEFF **Жаныбека Кулумбетова**, технология электрокаров не сильно распространена в мире, поэтому они пока остаются дорогим удовольствием. Однако в Кыргызстане есть предпосылки для развития электромобильного рынка и производства этого вида авто:

Отдельные материалы и электрокомплекующие для авто с электродвигателем встречаются довольно часто. Их можно адаптировать и у нас. Кроме того, на базе обычных заправочных станций с небольшими преобразованиями можно создать и

зарядные станции для электрических аккумуляторов. Серьезных препятствий в этом нет.

Еще в середине 2018 года во время визита в Китай президент Сооронбай Жээнбеков поднял вопрос о развитии «зеленой» экономики. Инициатива подразумевала создание завода по выпуску электроавтомобилей в Кыргызстане.

«С сегодняшнего дня стартуют переговоры с Китайской компанией Beijing Automotive Group Co., Ltd (BAIC Group) по решению этого вопроса», - заявил в тот же день глава Госагентства по продвижению и защите инвестиций Шумкарбек Адылбек уулу.

Однако, по словам заведующего отделом продвижения инвестиционных проектов Госагентства **Нурадила Баясова**, пока этот проект приостановлен. Причина - затишье со стороны китайских партнёров.

«Нами направлена вся интересующая китайскую сторону информация. Четкого ответа от них мы еще не получили, что заставляет нас направить еще один запрос. По части импорта вопрос не рассматривался, поскольку вместо того, чтобы импортировать электромобили из Поднебесной в Кыргызстан, эффективнее заключить контракт с теми, кто готов открыть здесь предприятие по обслуживанию и сборке электрокаров. Так сказать, заложить основу».

Данный материал подготовлен в рамках проекта «Giving Voice, Driving Change — from the Borderland to the Steppes Project», реализуемого при финансовой поддержке Министерства иностранных дел Норвегии. Мнения, озвученные в статье, не отражают позицию редакции или донора.