

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФИНАНСОВЫЙ ЦЕНТР АСТАНА**

**Электромобили: в мире и  
в Казахстане, а также их роль в  
снижении выбросов  
парниковых газов**

**Астана**

**Июль 2023**

## Резюме

В данном аналитическом отчете рассматривается роль электромобилей в снижении выбросов парниковых газов (далее - выбросы ПГ) и загрязнении воздуха, а также текущее состояние рынка электромобилей в мире и в Казахстане. Целью данного отчета является информирование широкой общественности о преимуществах электромобилей в сравнении с автомобилем на ископаемом топливе, а также информирование финансовых и иных организаций о возможностях привлечения инвестиций с помощью устойчивых финансовых инструментов, таких как зеленые облигации и кредиты, для финансирования приобретения электромобилей и чистой транспортной инфраструктуры.

Одним из источников парниковых газов и загрязнения воздуха в мире и, в частности, в Казахстане является транспортный сектор, который в большей степени работает на ископаемом топливе. Парниковые газы приводят к изменению климата, которое было признано ООН одной из наиболее серьезных проблем нашего времени, несущей прямые физические риски и угрозы для экосистем, инфраструктуры, жизни и здоровья людей. В этой связи снижение выбросов углерода в транспортном секторе является важной мерой для снижения выбросов парниковых газов в атмосферу и улучшения качества воздуха.

Сегодня на глобальном уровне набирает оборот переход на альтернативные виды транспорта, а именно электромобили, которые не производят выбросы углерода. Различные исследования показывают, что в течение всего жизненного цикла электромобиля, включая производство, эксплуатацию с учетом происхождения используемой энергии и утилизацию, электромобили в целом производят меньше выбросов, чем автомобили на традиционном топливе.

В Казахстане за последние годы количество электромобилей стремительно растет, однако доля автотранспорта с электрическим топливом все еще незначительна – менее 1%. С одной стороны, вводятся различные меры стимулирования перехода на зеленый транспорт, такие как освобождение от транспортного налога и утильсбора. С другой стороны, все еще существуют такие сдерживающие факторы, как высокая первичная стоимость покупки электромобиля и недостаточно развитая инфраструктура, включающая зарядные станции и специализированные сервисы.

Вместе с тем, бизнес-сообщество и финансовые институты страны не остаются в стороне от глобального «зеленого» перехода. Компании постепенно заменяют свой транспорт на электромобили и электроавтобусы, в том числе

заряжающиеся от собственных возобновляемых источников энергии. Банки начали выдавать «зеленые» автокредиты на покупку электромобилей.

Тем не менее, для более массовой популяризации электромобилей среди населения и бизнеса требуются дополнительные меры по повышению платёжеспособного спроса, развитие по всей стране инфраструктуры зарядных станций и сервиса, а также развитие отечественного производства экологичного транспорта.

Одной из ключевых задач Международного финансового центра «Астана» (МФЦА) является содействие устойчивому экономическому росту страны, в том числе в вопросах перехода к низкоуглеродной экономике в части привлечения устойчивых инвестиций и создания поддерживающей финансовой экосистемы.

Основными инструментами устойчивых финансов являются зеленые облигации и кредиты, поступления от размещения которых направляются на финансирование экологически устойчивых проектов и которые соответствуют международно-признанным стандартам в области зеленого финансирования, как Принципы зеленых облигаций (Green Bond Principles) Международной ассоциации рынков капитала (International Capital Market Association) и Стандарт климатических облигаций (Climate Bonds Standard) Инициативы климатических облигаций (Climate Bonds Initiative). Согласно данным стандартам, обязательное требование для признания облигационного выпуска или кредита «зеленым» – получение независимой оценки. Центр зеленых финансов при МФЦА является флагманом предоставления независимой оценки по зеленым финансовым инструментам в стране. Так, 70% зеленых облигаций и кредитов в стране были выданы при поддержке со стороны Центра зеленых финансов при МФЦА.

Для повышения доступности электромобилей в стране, Центром могут быть оказаны услуги по поддержке финансовых и иных организаций в выпуске зеленых облигаций и предоставлении кредитов посредством разработки необходимых документов и политик в области зеленых финансов и предоставления независимой оценки.

## **1. Выбросы парниковых газов в транспортном секторе Казахстана**

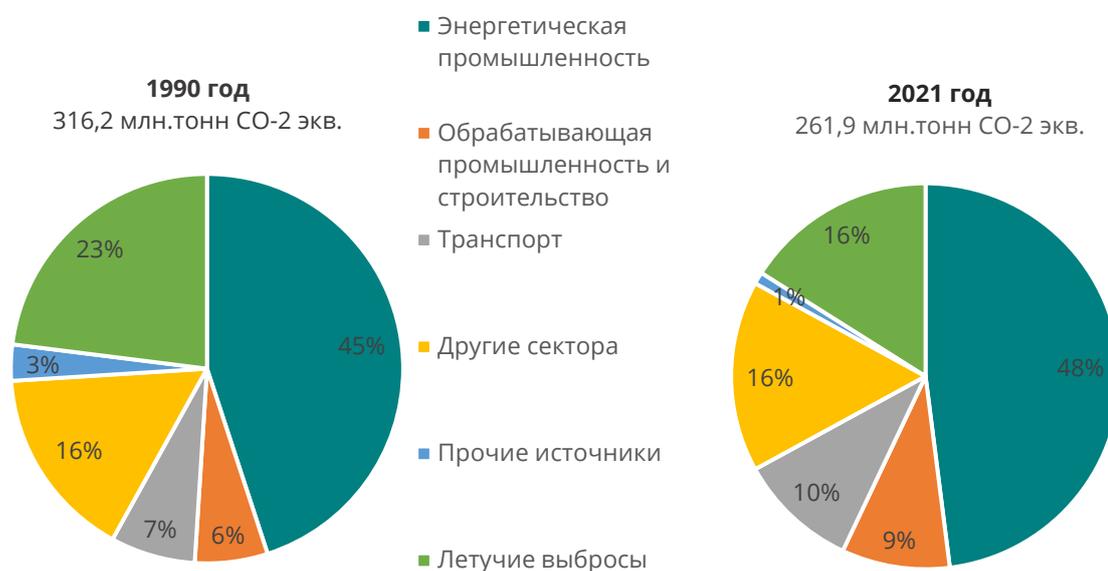
Парниковые газы приводят к изменению климата, которое было признано ООН одной из наиболее серьезных проблем нашего времени, несущей прямые

физические риски и угрозы для экосистем, инфраструктуры, жизни и здоровья людей.

Согласно Руководящим принципам по национальным кадастрам парниковых газов (2006г.), разработанным Межправительственной группой экспертов по изменению климата – органа при ООН, занимающегося изучением научных аспектов изменения климата – при расчете вклада секторов экономической деятельности в выбросы парниковых газов **сектор «Энергетическая деятельность» включает следующие категории:**

- Энергетическая промышленность
- Обрабатывающая промышленность и строительство
- **Транспорт**
- Другие секторы
- Прочие источники
- Летучие выбросы

**Рисунок-1. Динамика выбросов ПГ в секторе «Энергетическая деятельность» в Казахстане в разрезе подсекторов**



**Доля выбросов ПГ в Казахстане от категории «Транспорт» за исследуемый период имела тенденцию к увеличению: в 1990 г. доля транспорта составляла 7% сектора «Энергетическая деятельность», тогда как в 2021 году доля категории «Транспорт» составила 10%.<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Министерство экологии и природных ресурсов РК, АО «Жасыл даму». Национальный доклад РК о кадастре антропогенных выбросов из источников и абсорбции поглотителями парниковых газов, не регулируемых Монреальским протоколом за 1990-2021гг. Национальный доклад о состоянии окружающей среды РК за 2021 год.

Автотранспорт занимает третье, после железнодорожного и трубопроводного, место в единой транспортной системе страны по объему перевозимых производственно-хозяйственных грузов. Но именно **автомобильный транспорт – лидер по количеству выбросов ПГ в атмосферу (86,5% от общего объема выбросов CO<sub>2</sub>-экв. в транспортном секторе в 2020 году).**

*«Автотранспорт является лидером в транспортном секторе страны по выбросам парниковых газов в атмосферу»*

**Таблица-1. Выбросы ПГ в транспортной отрасли, тыс. т CO<sub>2</sub> -экв.**

Год	Автотранспортный	%	Внутренняя авиация	%	Железнодорожный	%	Внутренняя навигация	%	Иные	%	Итого
2016	19 110,74	85,9	929,31	4,18	1246,53	5,60	14,44	0,06	956,28	4,30	22 257,30
2017	20 221,64	85,6	985,97	4,17	1502,74	6,36	8,75	0,04	903,67	3,83	23 622,76
2018	21 324,35	84,0	1074,04	4,23	1443,17	5,68	9,77	0,04	1535,23	6,05	25 386,57
2019	21 803,15	84,4	1182,51	4,58	1437,16	5,56	6,91	0,03	1412,78	5,47	25 842,51
2020	15 704, 23	86,5	11,19	0,61	1001,41	5,51	3,02	0,02	1344,28	7,40	18 164,13

Источник: Министерство экологии и природных ресурсов РК, ПРООН в Казахстане, Глобальный экологический фонд. 8-е национальное сообщение и 5-й двухгодичный доклад РК Рамочной конвенции ООН об изменении климата.

## 2. Снижение выбросов ПГ при использовании электромобилей

Транспорт является источником выбросов углекислого газа (CO<sub>2</sub>), метана (CH<sub>4</sub>) и закиси азота (N<sub>2</sub>O), составляющих большую часть выбросов выхлопных газов, выделяемых при сгорании топливно-воздушной смеси в двигателе внутреннего сгорания автотранспорта. Некоторые из них являются парниковыми газами, которые приводят к глобальному потеплению и изменению климата.

Вместе с тем при сжигании топлива всех видов выбрасывается еще ряд загрязняющих веществ, таких как окись углерода (CO), летучие неметановые соединения (ЛНОС), сернистый газ (SO<sub>2</sub>), оксиды азота (NOX), твердые частицы, которые способствуют локальному, региональному и даже глобальному загрязнению атмосферы.<sup>2</sup>

Для снижения выбросов ПГ и загрязняющих веществ от транспортных средств на глобальном уровне активно набирают обороты меры по увеличению производства и перехода на электромобили. Электромобили не имеют выхлопную трубу и не производят выбросов углекислого газа при движении.

<sup>2</sup>Министерство экологии и природных ресурсов РК, АО «Жасыл даму». Национальный доклад РК о кадастре антропогенных выбросов из источников и абсорбции поглотителями парниковых газов, не регулируемых Монреальским протоколом за 1990-2021гг.

Это значительно снижает загрязнение воздуха. Более чем за год всего **один электромобиль на дорогах может сократить выбросы CO<sub>2</sub> в среднем на 1,5 миллиона граммов (или 1,5 т в год).**<sup>3</sup>

Согласно отчету Европейского агентства по окружающей среде об электромобилях, **выбросы ПГ электромобилей были примерно на 17-30% ниже, чем выбросы бензиновых и дизельных автомобилей.** Одно из других проведенных исследований показало, что **выбросы электромобилей на 43% ниже, чем у дизельных автомобилей.**

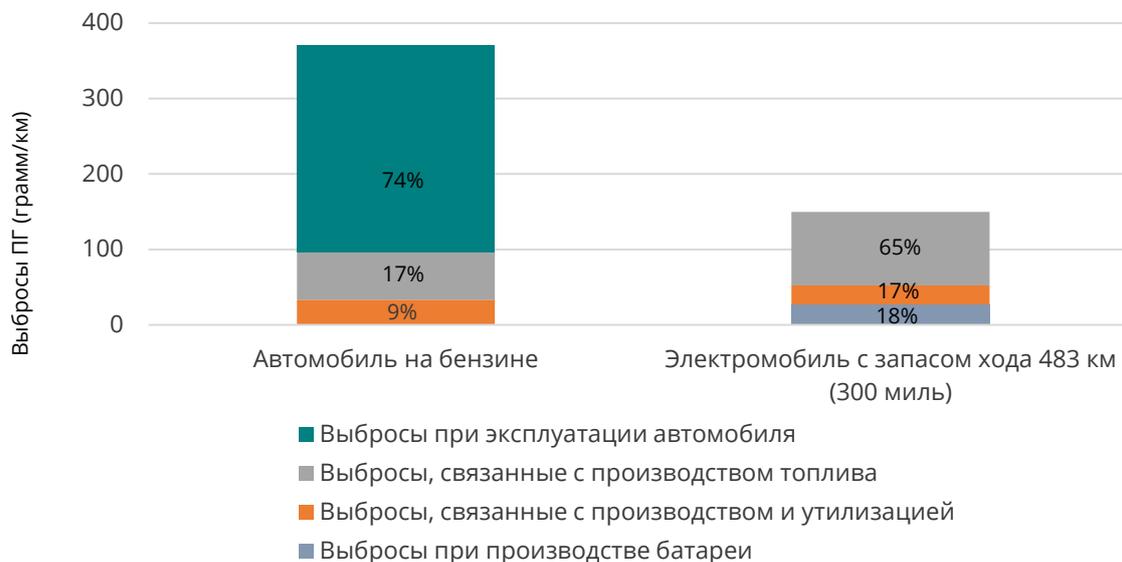
Эти различия возникают из-за допущений, используемых в исследованиях, а именно различия зависят от того, какие конкретные транспортные средства сравниваются, какое сочетание чистой и традиционной электроэнергии используется, используются ли предельные или средние выбросы электроэнергии, особенности вождения и даже погода.

Необходимо отметить, что **электросети в большинстве стран мира по-прежнему питаются от ископаемого топлива, такого как уголь или нефть, и электромобили зависят от этой энергии для зарядки.** Также, выбросы, создаваемые при производстве электромобиля, как правило, выше, чем у обычного автомобиля. **Более трети выбросов CO<sub>2</sub> в течение всего срока службы электромобиля приходится на энергию, используемую для производства самого автомобиля.** Это связано с производством литий-ионных аккумуляторов, которые являются неотъемлемой частью электромобиля.

---

<sup>3</sup> [EDF Energy. Benefit of electric cars on the environment](#)

**Рисунок-2. Выбросы в течение жизненного цикла автомобиля на бензине и электромобиля\***



Источник: [United States Environmental Protection Agency. Electric Vehicles Myths](#)

\*Примечание: на основе исследования, проведенного в США, использованы данные по электроэнергетической системе США (41% чистой энергии, 59% традиционной энергии)

Тем не менее, выбросы ПГ, связанные с электромобилем в течение его срока службы, обычно ниже, чем у среднего автомобиля с бензиновым двигателем, даже с учетом выбросов от производства электромобиля.

Исследователи из университетов Кембриджа, Эксетера в Великобритании и Неймегена в Нидерландах обнаружили, **что в 95% случаев во всем мире езда на электромобиле безопаснее для окружающей среды, чем на автомобиле с бензиновым двигателем.**

Другое исследование уточнило, что **«во всех рассмотренных случаях электромобили оказывают меньшее воздействие на климат в течение всего срока службы, чем автомобили с двигателями внутреннего сгорания».**<sup>4</sup>

Таким образом, эксперты в целом согласны с тем, что **электромобили создают меньший углеродный след в течение своего срока службы, чем автомобили, использующие традиционные двигатели внутреннего сгорания**<sup>5</sup>.

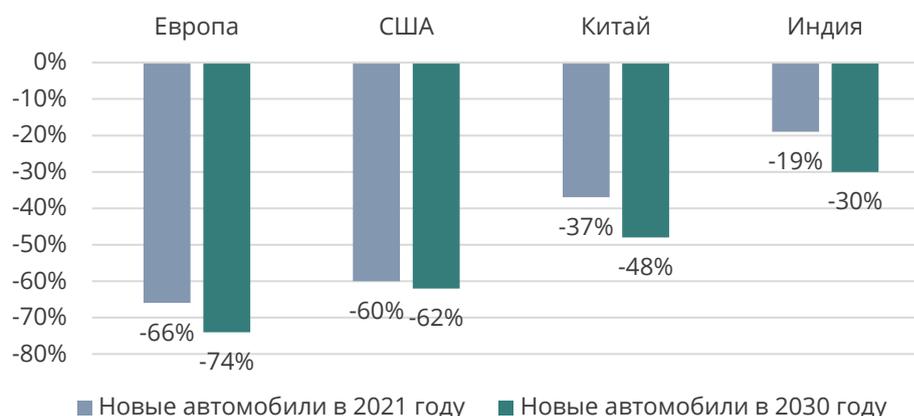
<sup>4</sup> [CarbonBrief. Factcheck: How electric vehicles help to tackle climate change](#)

<sup>5</sup> [CNBC. Are electric cars 'green'? The answer is yes, but it's complicated](#)

**«Выбросы, связанные с электромобилем в течение его срока службы, обычно ниже, чем у среднего автомобиля с бензиновым двигателем»**

Ожидается, что с повышением эффективности производства электромобилей и увеличения доли чистой энергии в производстве электроэнергии, выбросы в течение жизненного цикла электромобиля будут сокращаться. К примеру, прогнозируется, что в Европе новые электромобили в 2030 году будут производить на 74% меньше выбросов, чем новые автомобили на бензине, в США данный показатель составляет 62%, в Китае – 48%, и в Индии – 30%.

**Рисунок-3. Предполагаемое сокращение выбросов ПГ в течение жизненного цикла новых электромобилей среднего размера по сравнению с автомобилями на бензине**



Источник: [Statista. Electric Cars Found to Cut Emissions Drastically](https://www.statista.com/chart/10022/electric-cars-found-to-cut-emissions-drastically)

### 3. Электромобили в мире

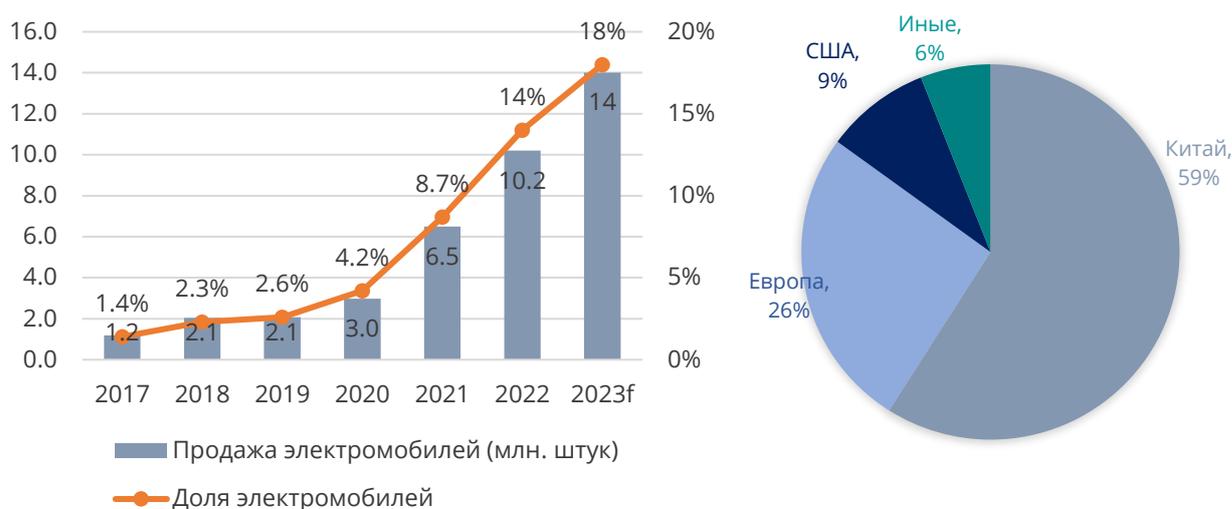
Согласно прогнозам Bloomberg New Energy Finance, **продажи электромобилей по всему миру к 2040 году достигнут отметки 56 млн единиц в год**. В соответствии с «Зеленой повесткой» Европейского союза, к 2035 году все новые проданные машины должны быть на электрической основе. Ожидается, что уже к 2025 году каждый пятый проданный в ЕС автомобиль будет электромобилем, а к 2035 году продажи автомашин на двигателе внутреннего сгорания вообще попадут под запрет. В качестве промежуточного шага к нулевым выбросам новые стандарты CO2 также потребуют снижения среднего уровня выбросов новых автомобилей на 55% к 2030 году и новых фургонов на 50% к 2030 году. США планируют, что уже к 2030

году половина продаж всех транспортных средств будет приходиться на электромобили.

**«Продажи электромобилей по всему миру в 2022 году превысили 10 млн и к 2040 году достигнут отметки 56 млн единиц в год»**

**2022 год стал историческим годом для электромобилей: годовой объем производства впервые превысил 10 миллионов автомобилей.** Это представляет собой значительный рост на 56% по сравнению с показателем 2021 года, составлявшим 6,5 миллиона автомобилей.

**Рисунок-4. Динамика продаж электромобилей в мире и доля стран-лидеров по продажам в 2022 году**



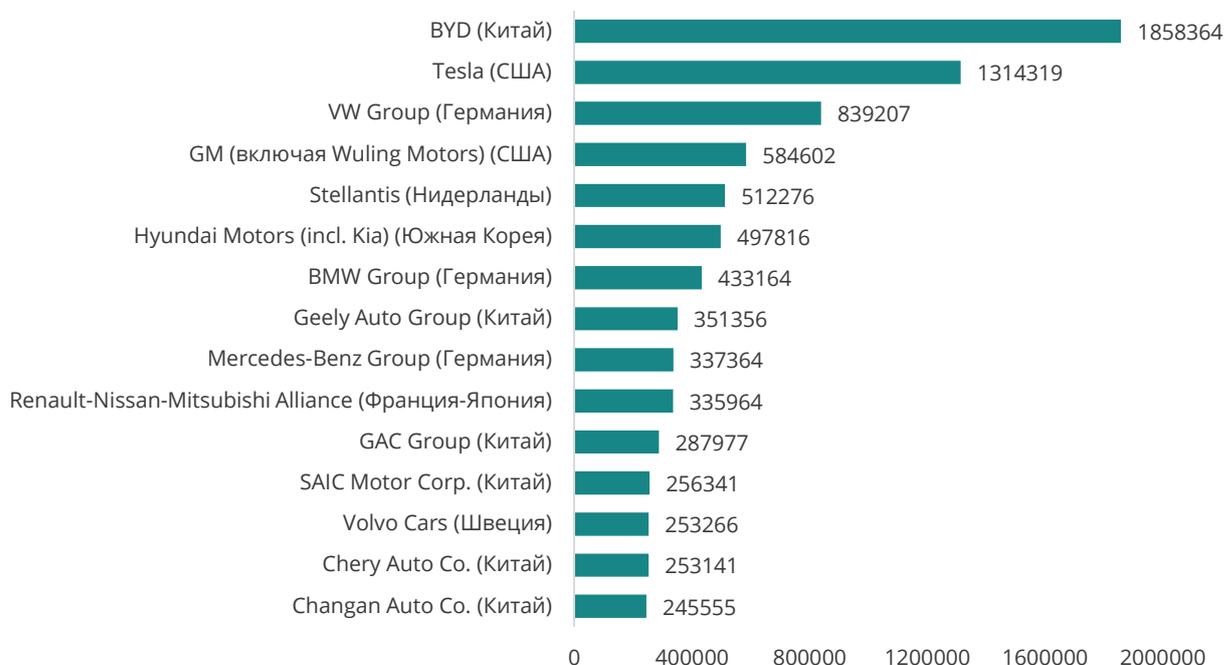
Источник: [International Energy Agency. Global EV Outlook 2023](#)  
[Canalys. Global EV market grew 55% in 2022 with 59% of EVs sold in Mainland China](#)

На Китай приходится 59% от продаж в мире, среди топ-15 проданных моделей электромобилей в мире в 2022 году, 6 были произведены китайскими автопроизводителями.

**«Китай является мировым лидером по продажам электромобилей, далее следуют США и Германия»**

Китайская компания BYD (Build Your Dream) вышла в мировые лидеры, увеличив продажи на 211% в 2022 году и продав свыше 1,8 миллиона электромобилей.

**Рисунок-5. Топ-15 проданных моделей электрокаров за 2022 год, единиц**



Источник: [Visual Capitalist. Global EV Production in 2022, by Brand](#)

С развитием технологий производства электромобили стали более доступными.

**Рисунок-6. Средняя цена на электромобили снизилась за последние 5 лет**

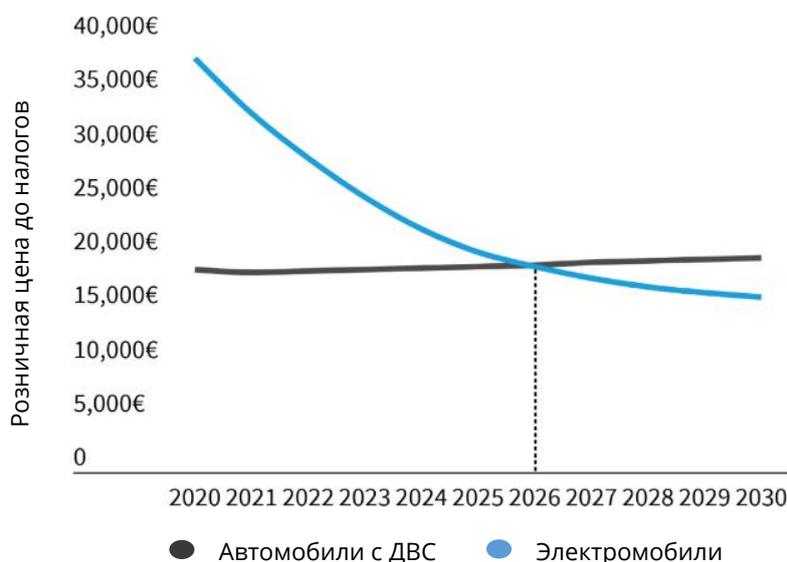


Источник: [Statista. Average electric vehicles price worldwide from 2018 to 2028](#)

Согласно исследованию Bloomberg New Energy Finance, в Европе к 2027 году производить электромобили с нулевым уровнем выбросов будет дешевле, чем автомобили, работающие на ископаемом топливе.

Электрические среднеразмерные и полноразмерные седаны (сегменты C и D) и внедорожники станут такими же дешевыми в производстве, как автомобили с бензиновым двигателем, начиная с 2026 года, а небольшие электромобили (сегмент B) станут дешевле в 2027 году, так как падение стоимости аккумуляторов и специализированные производственные линии для электромобилей сделают их покупку в среднем дешевле.

**Рисунок-7. В Европе к 2027 году электромобили будут стоить дешевле чем автомобили с двигателем внутреннего сгорания**



Источник: [Bloomberg NEF. Hitting the EV Inflection Point](#)

После роста в течение последних лет, цены на литий – редкий металл, необходимый для изготовления батареи электромобиля – значительно упали со своего пика в ноябре 2022 года на уровне \$90 тыс. за метрическую тонну. Батареи составляют 40% от стоимости электрокара.

**Рисунок-8. Динамика цен на карбонат лития**



Источник: [Nikkei. Chinese EV market slowdown slashes lithium, cobalt prices](#)  
[Statista. Average lithium carbonate price from 2010 to 2022](#)

#### 4. Электромобили в Казахстане

Согласно данным Бюро национальной статистики Республики Казахстан, **на 1 мая 2023 года количество зарегистрированного автотранспорта в Казахстане составило 4 млн 730 тыс. 661 единиц**, из них 87,6% – легковые автомобили, 10,3% – грузовые и 2,1% – автобусы.

**По виду используемого топлива** 82,3% транспорта передвигаются на бензине, доля автотранспорта на смешанном топливе – 7,6%, дизельном топливе – 7,4%, на газе – 0,2%, **на электричестве – 0,06%**, у более 2,44% автотранспорта не указан вид топлива.

**Среди легковых автомобилей:** 87,5% на бензине, 1,9% на дизельном топливе, 0,1% на газе, на смешанном топливе – 8,3%, **на электричестве – 0,06%**, у 2,14% легковых автомобилей не указан вид топлива.

**«Количество электромобилей в Казахстане неуклонно растет, однако их доля в общем количестве транспорта все еще незначительна – менее 1%»**

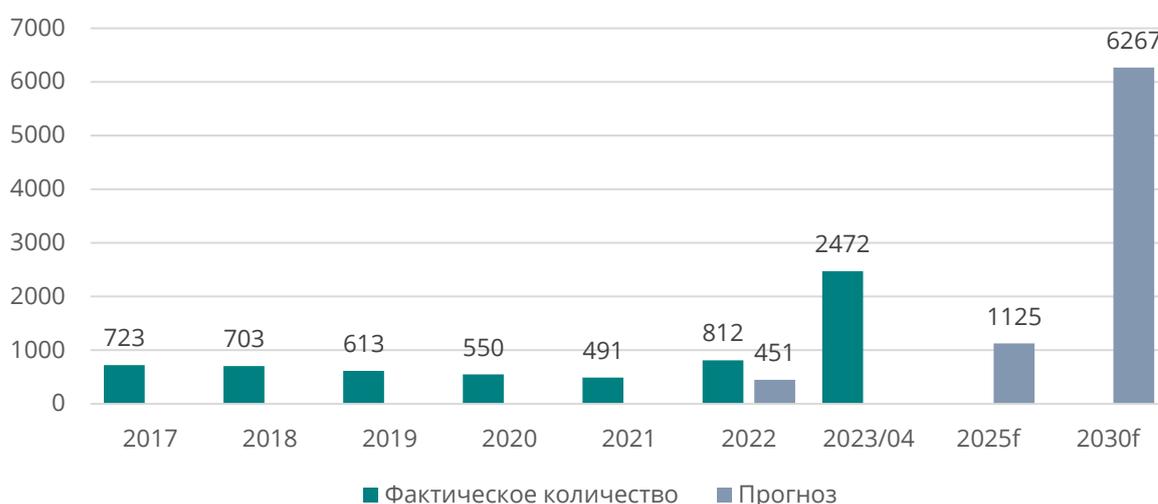
Как отмечают статистики, в Казахстане преобладает транспорт с годом выпуска свыше 20 лет – 49,1% автопарка, от 10 до 20 лет – 22,4%, от 7 до 10 лет – 13,5%, от 3 до 7 лет – 6,1% и лишь 8,7% автотранспортных средств были выпущены менее трех лет назад, 0,2% составляет транспорт с иным годом выпуска.

Статистика показывает значительный рост количества электромобилей в стране в 2023 году: если в 2022 году в стране насчитывалось 812

электромобилей, то на 1 мая 2023 года было 2790 единиц транспорта на электрическом топливе. Из 2790 единиц электротранспорта доля легковых автомобилей составляет 88,6% (2472 единицы), грузовых автомобилей – 6,6% (183 единицы), автобусов – 4,8% (135 единиц).

Уже по итогам 2022 года фактическое количество легковых электромобилей превысило прогноз, опубликованный на сайте Министерства энергетики РК в том же году, почти в два раза (812 автомобилей вместо 451), и уже в апреле 2023 года фактическое количество превысило прогноз 2025 года более, чем в два раза (см. Рисунок-9.)

**Рисунок-9. Количество зарегистрированных легковых электромобилей в Казахстане, ед.**



Источник: БНС РК, [www.finprom.kz](http://www.finprom.kz), [Министерство энергетики РК](#)

Также, согласно прогнозу к 2030 году в эксплуатации прогнозировалось порядка 6267 электромобилей, а в 2035 году – порядка 40 тыс. электромобилей, однако, с учетом нынешнего превышения прогнозных данных, возможно потребуется их пересмотр в сторону увеличения.

С ростом количества электромобилей возрастет спрос на электроэнергию. В соответствии с расчетом Министерства энергетики РК, в среднем 1 электромобиль потребляет в год 3 400 кВтч, а ежегодное потребление в 2035 году в секторе электромобиль будет составлять 136 млн. кВтч. Динамика высчитана на основе средних показателей роста единиц автомашин в год.

**Таблица-2. Прогноз потребления электроэнергии электромобилями**

Год	Количество электромобилей, шт.	Потребляемая электрическая энергия в год, кВт*ч
2025	1 125	3 825 526
2030	6 267	21 309 406
2035	40 173	136 587 624

Источник: [Министерство энергетики РК](#)

В Казахстане стоимость каждого километра пути на электромобиле с запасом хода 500 км, мощностью 350 кВт и аккумуляторной мощностью 85 кВтч (Tesla) составляет **8,5 тенге** (в городском цикле). Для сравнения, стоимость топлива за каждый километр пути Toyota Camry (XV70) 2.5, с объемом бака 60 литров составляет **19,06 тенге** (из расчета: 9,3 литров на 100 км. в городском цикле при цене на АИ 92 – 205 тенге). Учитывая, что средний ежегодный пробег по Республике Казахстан 20 000 километров, годовые затраты на подзарядку электромобиля составит 170 000 тенге с учетом тарифа за 1 кВтч в размере 50 тенге<sup>6</sup>, что в 2,7 раза дешевле годовых затрат на содержание автомобиля с двигателем внутреннего сгорания.

**Таблица-3. Сравнение стоимости владения автомобилями в РК**

	ДВС (объем 2,5 л)	Электромобиль
Годовые затраты на 20 тыс. км (заправка или подзарядка)	381 300 тг (стоимость АИ92 – 205 тг, расход топлива – 9,3 л/100 км)	170 000 тг (55 000 тг при домашней зарядке)
Ежегодный налог	24 200 тг	0 тг
Замена моторного масла каждые 8000 км	62 500 тг	0 тг
<b>Итого базовые расходы</b>	<b>468 000 тг</b>	<b>170 000 тг или 55 000 тг</b>

Источник: [Министерство энергетики РК](#), Официальный сайт автомобилей Toyota в Казахстане, собственные расчеты

**«В Казахстане ездить на электрокаре почти в 3 раза дешевле, чем на бензиновом авто»**

<sup>6</sup> [Министерство энергетики РК](#)

Несмотря на очевидную выгоду покупки электромобиля, население страны пока не готово массово пересаживаться на экологически чистый транспорт из-за следующих сдерживающих барьеров:

- 1) Высокая первичная стоимость электромобиля в сравнении с автомобилем с двигателем внутреннего сгорания. Около 40% стоимости электромобиля составляет аккумуляторная батарея;
- 2) Недостаточно развитая инфраструктура: недостаточное количество электростанций в регионах страны и отсутствие специализированных сервисов и поставки запчастей;
- 3) Неизвестность остаточной стоимости при продаже электромобиля на вторичный рынок.

Одним из основных сдерживающих факторов в развитии «зелёного» транспорта является недостаточное развитие электромобильной инфраструктуры, а именно зарядных станций. В Казахстане можно отметить две компании, специализирующиеся на установке и эксплуатации электростанций и имеющие наибольшее количество установленных станций: eDrive.kz и Оператор ЭЭС. Наибольшее количество электростанций сконцентрировано в городах Алматы и Астане, по 1-2 зарядных станций функционируют в городах Караганда, Темиртау, Шымкент, Талдыкорган, Атырау, по 3 – в Щучинске и в Костанаяе. Владельцы электромобилей в остальных регионах не имеют возможности пользоваться общественными зарядными станциями и «заправляют» свои автомобили в домашних условиях, «от розетки»<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> [Energyprom.kz](http://Energyprom.kz)

Согласно данным из открытых источников\*, в Казахстане в сфере производства и установки электрорядных станций действуют следующие компании:

- 1) **eDrive.kz** – согласно информации на официальном сайте [www.edrive.kz](http://www.edrive.kz), компанией установлено по стране **102 зарядных станций** в:
  - г. Алматы – **63 станций**,
  - г. Астана – **29 станций**,
  - г. Щучинск – **3 станции**,
  - городах Караганда и Темиртау – **по 2 станции**,
  - городах Атырау, Шымкент и Талдыкорган – **по 1 станции**.
- 2) **Оператор ЭЭС** – согласно информации на официальном сайте [www.oezs.kz](http://www.oezs.kz), компанией по стране установлено **102 зарядных станций** в:
  - г. Алматы – **52 станций**,
  - г. Астана – **50 станций**.
- 3) **Adele Energy** – согласно информации на официальном сайте [www.adele.energy](http://www.adele.energy), компанией установлены **более 100 станций** по стране.
- 4) **Официальный импортер бренда Porsche в Казахстане** - установлены 12 станций Porsche Destination Charging (согласно сайту [www.maps.google.com](http://www.maps.google.com)) в:
  - г. Алматы – **8 станций**,
  - г. Костанай – **3 станций**,
  - г. Астана – **1 станция**.
- 5) **Tesla Motors** – согласно информации на официальном сайте [www.tesla.com](http://www.tesla.com), в стране установлены **10 станций** Tesla Superchargers:
  - г. Астана – **6 станций**,
  - г. Алматы – **4 станций**.
- 6) **Gasenergy** – в г. Астана установлены **4 станций** (согласно приложению 2gis.kz)
- 7) **Blue Sky Energy** – сетью электрических такси и зарядных станций установлены **3 станций** в Алматы (согласно приложению 2gis.kz)

*\*Примечание: данные взяты из открытых источников и официальных сайтов указанных компаний и могут отличаться от фактического количества установленных электрорядных станций*

Вместе с тем государством принимаются меры по стимулированию перехода на экологически чистые виды транспорта, включая модернизацию устаревшего парка общественного транспорта и развитие национальной индустрии электротранспорта. В целях стимулирования покупки населением электромобилей владельцы электромобилей в Казахстане освобождены от:

- уплаты таможенной пошлины (квота в размере 15 000 шт. на 2023 г.);
- уплаты утильсбора (с июня 2021 г.);
- уплаты транспортного налога.

## **Переход бизнеса на экологичный транспорт**

В настоящее время не только население, но и отечественный бизнес переходит на зеленый транспорт. У частного сектора в стране наблюдается спрос на использование электромобилей для собственных нужд, к примеру, для перевозки сотрудников.

Казахстанскими компаниями на сегодняшний день **реализуются проекты по установке автономной зарядной станции, работающей от ВИЭ**, для зарядки электротранспорта компаний, включая электромобили и электроавтобусы. В частности, на стоянках автотранспорта компаний устанавливаются зарядные станции, и на прилегающей территории либо на крыше здания устанавливаются объекты возобновляемых источников энергии, такие, как солнечная фотоэлектрическая система либо ветроэлектрическая установка.

***«Казахстанские компании вводят инновационные решения по переходу на зеленый транспорт с использованием электричества от ВИЭ»***

Таким образом зарядные станции получают электроэнергию от объектов ВИЭ, и обеспечивается зарядка электротранспорта за счет электроэнергии из возобновляемых источников, что снижает углеродный след компании и способствует более экологичной деятельности.

## **Зеленое кредитование для покупки электромобилей**

Тренд по переходу на чистый экологичный транспорт не остается незамеченным и финансовыми организациями, которые стремятся к более экологичному, социально-ответственному ведению бизнеса и приобщению к ESG-ценностям их клиентов.

***«Отечественными банками начали выдаваться кредиты для покупки электромобилей по выгодным условиям»***

В качестве примеров можно отметить «зеленые автокредиты» от Банка Центр Кредит и Halyk Bank.

### **Зеленый автокредит от с кэшбэком от Банка Центр Кредит (БЦК)**

Согласно информации на официальном сайте банка, Банк Центр Кредит стал банком-партнером Европейского Банка Реконструкции и Развития по программе финансирования зеленых технологий Green Economy Financing Facility (далее – GEFF).

**Цель программы GEFF** – энергоэффективная модернизация бизнеса и жилых объектов страны с использованием экологичных материалов и технологий, которые теперь стали более доступны населению и представителям бизнеса РК благодаря кредитному ресурсу БЦК от ЕБРР. Популяризация энергоэффективных технологий и уменьшение выбросов CO<sub>2</sub> также являются целями программы GEFF. **В рамках программы финансируются** энергоэффективные решения, технологии и транспорт, **в числе которых предусмотрены электромобили определенных марок.**

Плюсом программы является **возможность получить компенсацию - кэшбэк от Глобального Экологического Фонда в размере 10% или 15% от суммы кредита или суммы инвестиций** в энергоэффективную модернизацию, произведенную с помощью кредитных средств (компенсация рассчитывается от меньшей из двух сумм).

Источник: [Официальный сайт БЦК](#)

### **Зеленый автокредит от Halyk Bank**

7 июня 2023 года на финансовой конференции Astana Finance Days, организованной Международным финансовым центром Астана (МФЦА), один из крупнейших банков страны **Halyk Bank объявил о планах по запуску выдачи «зеленого» автокредита на покупку электромобилей.**

По словам представителя банка, «зеленый автокредит» будет выдаваться в цифровом формате по процентной ставке на один процент ниже, чем по стандартным займам. «Зеленый» автокредит будет предоставляться на срок от 6 до 84 месяцев как на новые электромобили, так и на электроавто с пробегом.

Источник: [www.inbusiness.kz](http://www.inbusiness.kz)

Согласно информации на сайте ОЮЛ «Союз предприятий автомобильной отрасли

Казахстана «КазАвтоПром», в настоящее время в Мажилисе Парламента Республики Казахстан при участии КазАвтоПром **разрабатывается проект закона «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам популяризации экологически чистого транспорта и развития инфраструктуры для электромобилей»**, который включает следующие новшества:

- в законе будут предусмотрены определения электромобилей, гибридных автомобилей и электростанций;
- предлагается обязать местные органы заранее предусмотреть места для зарядных станций при проектировании дорог и общественных зон;
- предлагается учредить государственное АО «Национальный администратор сети электрозаправочных станций и развития электромобилизма», который будет заниматься популяризацией электротранспорта;
- предлагается запретить въезд на особо охраняемые территории на автомобилях, оснащенных двигателем внутреннего сгорания, и установить электростанции на таких территориях<sup>8</sup>.

Таким образом, принятие законопроекта может положительно отразиться на улучшении инфраструктуры и увеличении количества электромобилей в стране.

Вместе с тем для ускорения популяризации электромобилей среди населения и бизнеса потребуются дополнительные меры стимулирования, в том числе по повышению платёжеспособного спроса, повсеместное развитие инфраструктуры электромобилей по стране, а также развитие отечественного производства экологичного транспорта.

---

<sup>8</sup> [КазАвтоПром. Проект закона о популяризации электромобилей в Республике Казахстан](#)

**Подготовлено:**

**Кельбетов Данияр,**

Управляющий директор по развитию продуктов,  
член Правления АО «Администрация Международного финансового центра «Астана»

**Онласов Асет,**

Директор Департамента отраслевого анализа,  
АО «Администрация Международного финансового центра «Астана»

**Жакупова Айнур,**

Главный менеджер Департамента отраслевого анализа,  
АО «Администрация Международного финансового центра «Астана»