

УДК 330.33.01  
JEL: F2, N6, O51  
DOI: 10.31857/S2686673023030070  
EDN: HBRFUM

## Политика президента США Дж. Байдена в отношении автомобильной промышленности страны

**А.А. Фейст**

*Институт США и Канады имени академика Г.А. Арбатова*

*Российской академии наук (ИСКРАН)*

*Российская Федерация, 121069, Москва, Хлебный пер., д. 2/3*

*ORCID: 0000-0002-6363-3951 e-mail: alexlesnikh@yandex.ru*

---

**Резюме.** Государственные регуляторные новеллы в отношении любой отрасли реального сектора экономики в значительной степени влияют не только на широкий набор потребительских характеристик готовой продукции, но и непосредственно на сам бизнес, занятый её выпуском. Автомобильная промышленность – одна из важнейших в структуре экономики США – не исключение, и именно её поддержке и трансформации уделялось очень пристальное внимание последних на данный момент трех президентов США. Так, Барак Обама непосредственно участвовал в спасении компаний «Большой тройки» от банкротства в годы мирового финансового кризиса, а Дональд Трамп, отменивший часть введенных его предшественником экологических регуляторных норм, практически вынуждал руководителей концернов возвращать производство автомобилей из других стран на территорию США. В этой статье анализируются экономическая политика кабинета нынешнего, 46-го президента США Джозефа Байдена в отношении автомобильной промышленности страны, ее влияние на бизнес автопроизводителей, энергетическую инфраструктуру США, внутренний автомобильный рынок страны, а также рассматриваются дополнительные механизмы, которые могли бы поддержать развитие автомобильной промышленности США на нынешнем этапе.

**Ключевые слова:** автомобильная промышленность, США, Джозеф Байден, электро-мобили, экология, экономическая политика, энергетика, устойчивое развитие.

**Для цитирования:** Фейст А.А. Политика президента США Дж. Байдена в отношении автомобильной промышленности страны. *США & Канада: экономика, политика, культура*, 2023; 53(3):109-122.

DOI: 10.31857/S2686673023030070 EDN: HBRFUM

---

## The Automotive Industry Policy of the President of the USA Joseph Biden

**A.A. Feist**

*Georgy Arbatov Institute for U.S. and Canada Studies,*

*2/3 Khlebny per., Moscow, 121069, Russian Federation.*

*ORCID: 0000-0002-6363-3951 e-mail: alexlesnikh@yandex.ru*

---

**Abstract.** Regulatory changes in any branch of the real sector of the economy have a strong impact not only on a wide range of consumer characteristics of finished products, but also directly on the business itself engaged in its production. The automotive industry, one of the most important in the structure of the US economy, is no exception; at least the last three US presidents have paid close attention to its support and transformation. Barack Obama was directly involved in saving the Big Three companies from bankruptcy during the years of the global financial crisis, and Donald Trump, who canceled some of the environmental regulations introduced by his predecessor, practically forced the leaders of automakers to return car production from other countries to the United States. This article analyzes the economic policy of the cabinet of the current 46th US President Joseph Biden in relation to the country's auto industry, its impact on the business of automakers, the US energy infrastructure, the country's domestic auto market, and also considers additional mechanisms that could further support the transformation and development US automotive industry.

**Keywords:** automotive industry, USA, president Joseph Biden, electric vehicles, ecology, economic policy, energy, sustainable development.

**For citation:** Feist A.A. The Automotive Industry Policy of the President of the USA Joseph Biden. USA & Canada: economics, politics, culture. 2023; 53(3):109-122.

DOI: 10.31857/S2686673023030070 EDN: HBRFUM

## ВВЕДЕНИЕ

Стимулирование трансформации и дальнейшего передового развития автомобильной промышленности в США стало одним из ключевых обещаний нынешнего президента США Джозефа Байдена ещё в 2020 г. на этапе предвыборной гонки. В качестве одного из пунктов в своей стратегии он указывал намерение создать 1 млн рабочих мест в американской автомобильной промышленности, устойчивые внутренние цепочки поставок для производства автомобилей, а также принципиально новую сервисную инфраструктуру – от материалов и запчастей до масштабной национальной сети зарядных станций для электромобилей [1].

Стоит отметить, что подавляющее большинство инициатив президента Дж. Байдена и его администрации, направленных на поддержку автомобильной промышленности страны, по своей сути являются частью более масштабной программы экологической трансформации всей экономики государства и создания её более устойчивой и углеродно-нейтральной модели. Достичь этой цели администрация президента изначально планирует за счёт ускоренной электрификации, в том числе личного транспорта, который при этом должен создаваться преимущественно на территории США, а не импортироваться, а основной вклад в изменение производственной конъюнктуры должны внести компании, уважающие и защищающие права своих сотрудников.

Среди первых инициатив президента Байдена, направленных в том числе на трансформацию автомобильной промышленности, можно выделить переприсоединение к Парижскому соглашению о климате [2], указ о выходе из которого ранее подписал президент Д. Трамп; исполнительный указ о защите здоровья

граждан и природы и восстановлении науки для борьбы с климатическим кризисом [3], а также исполнительный указ о борьбе с климатическим кризисом внутри страны и за рубежом [4].

Как объясняют некоторые отраслевые исследователи, все действия и заявления администрации президента Байдена чётко устанавливают три основные цели, которым должны следовать производители автомобилей и их поставщики: борьба с изменением климата, наращивание внутреннего производства и соблюдение трудовых прав – всё это поддерживается путём создания федеральных государственных грантов, займов и создания возможностей для заключения соответствующих контрактов. В частности, отмечает вице-президент по исследованиям Центра автомобильных исследований в Мичигане (CAR) Кристин Джичек (*Kristin Diczek*), администрация президента Байдена намерена ускорить переход отрасли к производству автомобилей на электрической тяге, используя в качестве позитивного подкрепления плановые инвестиции в развитие чистой энергетики, автозарядную инфраструктуру, исследования и разработки новых электромобилей и аккумуляторов, при этом вводя более строгие правила в отношении экономии топлива и выбросов парниковых газов [5].

Одна из главных амбициозных целей администрации президента Байдена в рамках текущей экологической повестки – довести долю электромобилей в структуре продаж новых авто на территории США до 50% к 2030 году. Ожидается, что новые стандарты выбросов и топливной эффективности, разработанные совместно Агентством по защите окружающей среды (*Environmental Protection Agency, EPA*) и Министерством транспорта США (*United States Department of Transportation, DOT*), позволят сэкономить около 200 млрд галлонов моторного топлива, сократить выбросы углекислого газа на 2 млрд метрических тонн, что сопоставимо со 140 млрд долл. США чистой выгоды в период действия Двухпартийной инфраструктурной сделки, а также помогут автовладельцам сэкономить до 900 долл. США за время владения автомобилем [6].

Тем не менее, реализация всех перечисленных планов сталкивается с определенными сложностями, в том числе из-за проблем технологического, геополитического и геоэкономического характера. От их решения напрямую зависит то, в какой степени кабинету Джозефа Байдена удастся реализовать планы по электрификации транспорта на внутреннем рынке страны и сделать экономику США углеродно-нейтральной, как это планируется на данный момент [7].

Для удобства в тексте данной статьи мы будем называть «электромобилями» все виды личного автотранспорта с повышенными экологическими характеристиками – непосредственно электромобили (*EVs*), подключаемые гибриды (*PHEVs*) и электромобили на топливных элементах (*FCEVs*).

## **РАЗВИТИЕ РЫНКА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ, ДИНАМИКА СПРОСА И ЕГО ПОДДЕРЖКА**

Несмотря на то, что США первыми в мире наладили серийный выпуск гражданских электромобилей, сейчас страна далека от первого места по их повседневному использованию, и внутренний рынок электромобилей страны значительно меньше, чем в Китае или странах Европы. По последним данным Международного энергетического агентства (МЭА, *International Energy Agency – IEA*), в 2021 г. доля электромобилей в структуре продаж новых авто в США составила только 5% (631 тыс. ед.), в то время как в Китае она составила 16% (3 334 тыс. ед.) и 17% в странах Евросоюза (2 284 тыс. ед.) [8]. При этом США отстают и по темпам прироста доли электромобилей в структуре продаж: в 2020 г. она составляла 2% против 5% и 10% в Китае и ЕС соответственно.

Такое отставание США от Китая в первую очередь объясняется значительной разницей в показателях насыщенности внутренних рынков. Так, по данным на 2022 г. в США было зарегистрировано 890 автомобилей на 1 тыс. жителей [9] (5-е место по этому показателю в мире), в то время как в Китае – всего 221 автомобиль на 1 тыс. человек [10] (89-е место в мире). Таким образом, большинство электромобилей в Китае, по сути, становятся первыми машинами у местных жителей по мере роста благосостояния населения, в то время как в США электромобили замещают те авто с двигателями внутреннего сгорания (ДВС), которыми граждане владели ранее. При этом средний срок службы личного автомобиля в США составляет в среднем 8,4 года, а у топ-10 моделей по популярности на рынке этот показатель варьируется в диапазоне 9,7–11,4 лет [11]. Это означает, что в ближайшие годы, по мере выбытия автопарка на ДВС прошлых модельных рядов, доля электромобилей в структуре продаж новых авто на территории страны будет заметно увеличиваться. Данный тезис подтверждается результатами исследований: по информации Исследовательского центра Пью (*Pew Research Center*), две трети американцев в целом поддерживают инициативы, связанные с расширением производства и внедрением гибридных и электромобилей, а 42% респондентов отметили, что с высокой долей вероятности купят электромобиль, когда придёт время менять нынешний. Вдобавок, среди тех, кто уже владеет таким автомобилем, доля тех, кто не планирует возвращаться к эксплуатации автомобилей на ДВС составляет 68% [12].

С потребительской точки зрения, переходу к эксплуатации гибридного или полностью электрического автомобиля способствует стремительный рост цен на горючее ископаемое топливо, ставшее одной из причин резких скачков инфляции в США, наблюдаемых с апреля 2021 г. [13] – с того момента к началу декабря 2022 г. цена одного галлона бензина категории «премиум» в среднем по стране выросла с 2,95 до 4,17 долл. США [14].

Росту интереса к эксплуатации электромобилей способствует и направленная на создание первой национальной сети зарядных станций политика кабинета Дж. Байдена: согласно плану на территории страны должны появиться 500 тыс. таких устройств – на реализацию инфраструктурного проекта было выделено 7,5 млрд долл. США [15]. О начале финансирования

строительства станций на протяжении 53 тыс. миль национальной системы хайвеев (инвестиции составят 0,9 млрд долл.) президент Дж. Байден объявил в сентябре 2022 г. в рамках визита на Североамериканский международный автосалон (NAIAS, North American International Auto Show), ранее Детройтский автосалон (*Detroit Auto Show*), где он объявил о включении в закон «О снижении инфляции», подписанный месяцем ранее, пункта о налоговом вычете в размере 7,5 и 4 тыс. долл. для покупателей новых и поддержанных электромобилей соответственно [16].

## ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСФОРМАЦИЮ И РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Политика кабинета президента Дж. Байдена в отношении электромобилей очевидным образом стимулирует автопроизводителей к расширению линеек таких транспортных средств, а также долгосрочному инвестированию в разработку соответствующих технологий и производственных линий для их выпуска. С момента вступления Дж. Байдена в должность президента США частные компании инвестировали около 85 млрд долл. в производство электромобилей, батарей и зарядных станций на территории страны. При этом только в 2022 г. инвестиции в выпуск электромобилей на территории страны составили 13 млрд долл., что в 3 раза больше аналогичного показателя 2020 года [17].

Таблица

**Новые частные инвестиционные проекты в области производства электромобилей и компонентов в период президентства Дж. Байдена**

<i>Область</i>	<i>Компания</i>	<i>Инвестпроект</i>
Электромобили и производство батарей	«Тойота» ( <i>Toyota</i> )	Компания объявила инвестиции в размере 2,5 млрд долл. в модернизацию производственной площадки в Гринсборо, штат Северная Каролина
	Хонда ( <i>Honda</i> ) и «Эл-джи энерджи солюшн» ( <i>LG Energy Solution</i> )	Компании объявили совместные инвестиции в размере 4,4 млрд долл., место расположения инвестпроекта станет известно позже
	«Форд мотор компани» ( <i>Ford Motor Company</i> )	Компания объявила инвестиции в размере 3,7 млрд долл. в расширение сборочных производств в Мичигане, Огайо и Миссури, создаст 6,2 тыс. новых рабочих мест
	«Панасоник» ( <i>Panasonic</i> )	Компания намерена инвестировать 4 млрд долл. в строительство завода на 4 тыс. рабочих мест в Де-Сото, Канзас. Также она оценивает возможность инвестировать до-

		полнительно 4 млрд долл. в создание дополнительной фабрики по производству батарей для электромобилей
	«Хёндэ» ( <i>Hyundai</i> )	Компания потратит 5,5 млрд долл. на строительство завода по выпуску батарей и электромобилей возле Саванны, штат Джорджия
	«Дженерал моторс» ( <i>General Motors</i> )	Компания получила займ в 2,5 млрд долл. по спецпрограмме Минэнерго США для организации производств по выпуску батарей в Огайо, Теннесси и Мичигане
	«Самсунг Эсди-ай Америка» ( <i>Samsung SDI America</i> )	Инвестирует 3,1 млрд долл. в совместное со «Стилантис» ( <i>Steelantis</i> ) производство батарей в Кокомо, штат Индиана.
Переработка материалов для батарей	«Пьемонт литиум» ( <i>Piedmont Lithium</i> )	Компания вложит 582 млн долл. в создание производства по переработке, рафинированию и производству гидроксида лития в юго-восточной части Теннесси
	«Сирба солюшнс» ( <i>Cirba Solutions</i> )	Инвестирует 200 млн долл. в расширение существующих мощностей по переработке отслуживших литиевых батарей в Ланкастере, штат Огайо, и планирует увеличить объём переработки батарей на 600%
Зарядные станции для электромобилей	«Эй-би-би» ( <i>ABB</i> )	Компания построит новую фабрику по производству зарядок для электромобилей в Колумбии, штат Южная Каролина, предприятие будет выпускать до 10 тыс. устройств в год
	Линкольн электрик ( <i>Lincoln Electric</i> )	Компания запустит в Кливленде, штат Огайо, новое производство быстрых зарядок, работающих от бытовой электросети
	«Дженерал моторс» ( <i>General Motors</i> )	Компания совместно с «Дельта электроникс» ( <i>Delta Electronics</i> ) и «Ивиго» инвестирует 750 млн долл. в создание инфраструктуры для зарядки электромобилей, в том числе на стоянках для грузовиков федеральной сети «Пайлот энд Флаин Джи» ( <i>Pilot and Flying J</i> )

Составлено по: [17]

Также важно отметить, что, помимо средств на строительство 500 тыс. зарядных станций для электромобилей на территории всей страны, закон «Об инвестициях в инфраструктуру и рабочие места» (*Infrastructure Investment and Jobs Act, ИИЯ*), подразумевает дополнительные инвестиции в размере более 7 млрд долл. в обеспечение производств автомобилей и запчастей критически важными минералами и другими компонентами, необходимыми для производства батарей. Тот же нормативный документ расширяет инициативы кабинета президента Дж. Байдена за пределы личного транспорта и предполагает выделение дополнительно более 39 млрд долл. на модернизацию и приведение к более высоким экологическим стандартам некоторых видов общественного транспорта – в первую очередь транзитных (городских) автобусов. Таким образом на обновление городского транспорта, вывода устаревших моделей из эксплуатации и организацию работы нового городского транспорта с нулевыми выбросами в ближайшие пять лет будет потрачено суммарно 89,9 млрд долл. США [18].

Весной 2022 г. стартовала совместная с Агентством по охране окружающей среды (*Environmental Protection Agency, EPA*) пятилетняя программа замены школьных автобусов на аналоги с нулевыми или сниженными выбросами – согласно двухпартийному инфраструктурному закону, на эту программу выделено 5 млрд долл. США [19].

Нельзя не упомянуть и принятый большинством голосов Палаты представителей летом 2022 г. закон «О чипах и науке» (*CHIPS and Science Act*). Он, среди прочего, предполагает выделение субсидий в размере 52 млрд долл. для компаний, намеренных организовать на территории страны полупроводниковые производства – за счёт этого администрация Дж. Байдена намерена снизить критическую зависимость американских автопроизводителей от поставок чипов из Тайваня [20].

В то же время с первых дней президентства Дж. Байдена в соответствии с исполнительным указом первого дня (*President's Day One Executive Order*) EPA и Национальная администрация безопасности дорожного движения (*National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA*) пристально работают над ликвидацией вредоносного отката экологических стандартов, совершённого администрацией Д. Трампа. В частности, Д. Трамп отменил требование администрации президента Б. Обамы о достижении среднего показателя топливной эффективности на транспорте на уровне 54,5 mpg (*miles per gallon* – сколько миль может проехать автомобиль на одном галлоне топлива) к 2025 г., установив показатель 40 mpg [21]. Президент Дж. Байден весной 2022 г. ужесточил это требование до 49 mpg к 2026 году [22].

Новые стандарты двух агентств вступают в силу для автомобилей модельного ряда 2023 и 2024 гг., а качественные параметры соответствуют самым передовым в стране, определённым «Калифорнийским рамочным соглашением» [23], заключённым между штатом Калифорния и пятью автопроизводителями –

«Форд», «Хонда», «Фольксваген групп» (*Volkswagen Group*), БМВ (*BMW*) и «Вольво» (*Volvo*).

## **ПРОБЛЕМЫ И РИСКИ ПОЛИТИКИ БЕЛОГО ДОМА В ОТНОШЕНИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ США**

Одна из ключевых экономических проблем, существенно затрагивающих внутренние бизнес-процессы автопроизводителей США, состоит в постоянно меняющихся экологических требованиях к производству автомобилей – как мы помним, требования к показателю *mpg* существенно менялись в противоположные стороны при каждом из трёх последних президентов США. В частности, ужесточение таких норм приводит к тому, что производители вынуждены вкладывать дополнительные средства в разработку, совершенствование и производство каталитических нейтрализаторов и прочих устройств, снижающих объёмы выбросов в окружающую среду. Такие расходы впоследствии перекладываются на потребителя, что в результате приводит к росту цен на новые автомобили и, как следствие, дополнительно способствует росту потребительской инфляции.

Другая проблема нестабильности регуляторных требований в том, что автопроизводители вынуждены подстраивать характеристики будущих модельных рядов под эти правила, которые в данном контексте меняются только на территории США. Вместе с тем, подавляющее большинство автопроизводителей страны поставляют существенную долю своей продукции в другие страны с иными регуляторными требованиями. Это приводит к тому, что автопроизводители фактически вынуждены разрабатывать одновременно несколько вариантов технических комплектаций для всего модельного ряда, чтобы выпускаемая продукция соответствовала локальным регуляторным нормам других стран [24], что, в свою очередь, снижает экономический эффект масштаба в производстве и приводит к снижению конкурентоспособности продукции американской автомобильной промышленности.

Решением этой проблемы могла бы стать проактивная позиция представителей США на уровне профильных международных организаций, а также на различных мировых климатических саммитах, участники которых в последние годы только констатируют ухудшение экологической ситуации в мире и не предлагают никаких конкретных мер по ускоренному достижению углеродной нейтральности мировой экономики [25]. Через взаимодействие с другими странами регуляторные органы США должны активно заниматься продвижением и интеграцией в национальные законодательства других стран самых передовых экологических норм и параметров для автотранспорта, причём за основу можно взять уже существующие практики вроде «Калифорнийского рамочного соглашения», упоминавшегося в этой статье ранее. Это позволит унифицировать экологические параметры для новых модельных рядов автомобилей, усилить

экономический эффект масштаба при их производстве, повысив тем самым ценовую конкурентоспособность продукции американских автопроизводителей, и упростить ей доступ на зарубежные рынки.

Резкий сдвиг спроса и его переориентация на электромобили также усугубляют корпоративные риски в отрасли, и даже, несмотря на государственные меры поддержки производителей, многие специализированные компании могут столкнуться с серьёзными сбоями в бизнес-процессах. Как отмечают специалисты «Контрол рискс груп холдингс. Лтд.» (*Control Risks Group Holdings Ltd*), в наибольшей степени таким рискам подвержены производители топливных и выхлопных систем, из-за чего многие OEM-производители уже сейчас фактически вынуждены переориентировать своё производство на выпуск принципиально иной продукции [26].

С другой стороны, производство электромобилей неразрывно связано с технологическим переходом к усовершенствованным системам помощи водителю, интеграции программно-аппаратных комплексов для внедрения функций автопилота и так далее. Это, как отмечают отраслевые эксперты, выводит на совершенно новый уровень проблему кибербезопасности на автотранспорте. Из-за этого автопроизводители вынужденно сталкиваются с совершенно несвойственными им проблемами при производстве автомобилей вплоть до внедрения механизмов защиты доступа к персональным данным автовладельцев. Но стоит отметить, что Национальная администрация безопасности дорожного движения на трассах активно занимается проработкой правовых и регуляторных механизмов в этой области.

Существенной проблемой для современной автомобильной промышленности США остаётся заградительная таможенная и тарифная политика кабинета президента Дж. Байдена, фактически сохранившая логическую преемственность с периодом президентства Д. Трампа. Она, в частности, создаёт дополнительные проблемы для международных цепочек поставок в промышленности, так и не восстановившихся после коронакризиса 2020 г., что непосредственно сказывается на доступности тех или иных деталей для автомобильных производств. Среди недавних примеров – вынужденная остановка производства на заводе «Ниссан» (*Nissan*) в штате Миссисипи, связанная с дефицитом полупроводников [27]. В этом смысле вся промышленная политика кабинета президента Байдена, завязанная на принципе «покупай американское», вызывает аналогичную реакцию за рубежом и приводит к введению протекционистских мер со стороны других стран, прежде всего – Китая. Как отмечают эксперты Института Катона (*Cato Institute*), в результате это может привести к оттоку инвестиций в производство электромобилей, запчастей и батарей и падению занятости в секторе производства автомобилей непосредственно на территории страны – протекционистские меры не раз доказывали, что они не являются действенными для оживления промышленных секторов и скорее ослабляют их важные экономические показате-

тели, в числе которых – объём производства, добавленная стоимость, прямые иностранные инвестиции, НИОКР и капитальные затраты [28].

Стоит отметить, что в некоторых конкретных случаях внешняя заградительная экономическая политика кабинета президента Дж. Байдена проводится слишком агрессивно, что может резко негативно сказаться на производстве автомобилей внутри страны. Так, например, руководство Белого дома планирует ввести полный запрет (или равнозначные заградительные пошлины) на импорт алюминия из России в качестве санкций за проведение СВО [29]. Как отмечают аналитики Блумберга (*Bloomberg*), это приведёт к резкому росту цен на корпусной металл из-за того, что многие промышленные предприятия страны будут вынуждены в срочном порядке искать альтернативные источники поставок.

Аналогичная мера уже ударила по некоторым автомобильным производствам и рискует привести к временной полной остановке выпуска автомобилей на территории страны. Речь идёт об указе президента Дж. Байдена, полностью запретившем использование в промышленности чипов, произведённых не на территории США. Как отмечают отраслевые аналитики, это привело к полной остановке соответствующих производств в Китае и вынудило местных специалистов американского происхождения уволиться с предприятий [30]. Такая провокация, парализовавшая всю полупроводниковую отрасль КНР, может вынудить правительство Китая ввести зеркальные меры против американских компаний, что негативно скажется на всём американском технологическом бизнесе – от производства компьютерной техники и смартфонов до выпуска электромобилей.

На потребительском уровне существенные проблемы от перехода на электромобили для большинства автовладельцев связаны с энергетической инфраструктурой в широком смысле – они касаются не только доступности зарядных станций, но в первую очередь общих проблем перехода к возобновляемым источникам энергии (ВИЭ), наметившихся ещё в период выхода США из Парижского соглашения по климату [Корнеев А.В., 2018]. Суть в том, что добиться реального снижения выбросов CO<sub>2</sub> за счёт внедрения электромобилей можно только в том случае, если электричество для их зарядки также будет производиться на основе чистых и возобновляемых источников энергии, а не за счёт сжигания ископаемого топлива. Тем не менее перспектива перехода энергосистемы страны на ВИЭ уже доказывает свою несостоятельность во многом из-за крайне ограниченной и рассеянной ресурсной базы, а также несовершенства существующих механизмов выработки чистого электричества. Показательным примером служат ежегодные энергетические кризисы на юге США, особенно в штате Техас [31] – там из-за обледенения зимой выходят из строя ветряные установки, что моментально приводит к коллапсу всей местной энергосети.

Из-за этого естественным образом резко выросли розничные цены на электричество: в дни заморозок полная зарядка автомобиля Tesla (*Tesla*) обходилась их владельцам в 900 долл., хотя в обычные периоды она стоит в 50 раз меньше – 18 долл. [32]. Такие события способны в короткий период изменить отношение

автовладельцев к электромобилям, оттолкнув от их приобретения и сторонников экологически чистого вида транспорта, а также уничтожить выгоду от использования такого вида транспорта, которая достигается из-за дешевизны электроэнергии в сравнении с постоянно растущими ценами на моторное топливо, зависящими от ситуации на мировом нефтяном рынке.

Решением этой проблемы могут стать экономические демпферные механизмы, существующие в отдельных странах в отношении рынка горючего моторного топлива, сдерживающие цены на него в пределах текущей инфляции. Касательно электромобилей такой демпфер в США мог бы работать в качестве некоего обязательства электрогенерирующих компаний поставлять компаниям – операторам зарядных станций определённый объём электричества, рассчитанный по количеству зарегистрированных на территории штата автомобилей на электрической тяге. В случае если компания, организуя такие поставки, недополучает прибыль, которую она могла бы зафиксировать при продаже другим контрагентам, она может претендовать на компенсацию из средств местного бюджета штата. Если избыточная прибыль фиксируется провайдером при продаже электроэнергии операторам зарядных станций, поставщики электроэнергии должны быть обязаны возместить разницу в бюджет штата. Альтернативным вариантом может послужить специальная заявительная программа возмещения избыточных трат автовладельцев, возникших в кризисные для энергорынка периоды.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Анализ экономической политики администрации президента Дж. Байдена в отношении национальной автомобильной промышленности показывает, что благодаря ей отрасль активно становится на путь технологической трансформации для радикального снижения объёма выбросов CO<sub>2</sub> и негативного воздействия на окружающую среду. Этому способствуют как регуляторные изменения в отношении самой автомобильной промышленности, так и различные меры, непосредственно направленные на поддержку спроса – налоговые преференции покупателям электромобилей, прямые субсидии на закупку общественного транспорта с повышенными экологическими характеристиками и так далее. Тем не менее недостаток отдельных мер поддержки внедрения экологичного транспорта в гражданскую эксплуатацию, отсутствие гарантий сохранения трендов индустриальной политики Белого дома при смене администраций, а также агрессивная и недружелюбная внешняя экономическая политика кабинета Дж. Байдена сдерживают потенциал автомобильной промышленности США и не дают ей провести трансформацию отрасли в полной мере и максимально возможными темпами. Однако корректировка отдельных векторов внутренней и внешней экономической политики Белого дома вкупе с интеграцией дополнительных мер поддержки автомобильной промышленности США способны ускорить развитие отрасли и повысить её конкурентоспособность на мировом рынке.

## ИСТОЧНИКИ

1. The Biden Plan to Build a Modern, Sustainable Infrastructure and an Equitable Clean Energy Future. Available at: <https://joebiden.com/clean-energy/#> (accessed 05.12.2022).
2. Paris Climate Agreement. Acceptance on behalf of the United States of America. Available at: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/01/20/paris-climate-agreement/> (accessed 05.12.2022).
3. Executive Order on Protecting Public Health and the Environment and Restoring Science to Tackle the Climate Crisis. Available at: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2021/01/20/executive-order-protecting-public-health-and-environment-and-restoring-science-to-tackle-climate-crisis/> (accessed 05.12.2022).
4. Executive Order 14008 – Tackling the Climate Crisis at Home and Abroad. Available at: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/DCPD-202100095/pdf/DCPD-202100095.pdf> (accessed 05.12.2022).
5. A review of Biden Administration policies that support the auto industry's transformation to a low-carbon future. Available at: <https://www.cargroup.org/review-of-biden-policies/> (accessed 05.12.2022).
6. Fact sheet: President Biden Announces Steps to Drive American Leadership Forward on Clean Cars and Trucks. Available at: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/08/05/fact-sheet-president-biden-announces-steps-to-drive-american-leadership-forward-on-clean-cars-and-trucks/> (accessed 05.12.2022).
7. Biden signs order for government to achieve net-zero emissions by 2050. Available at: <https://www.theguardian.com/us-news/2021/dec/08/biden-signs-order-government-net-zero-emissions-2050> (accessed 05.12.2022).
8. Electric Vehicles. Technology deep dive. Available at: <https://www.iea.org/reports/electric-vehicles> (accessed 05.12.2022).
9. How many cars are there in the world. Available at: <https://hedgescompany.com/blog/2021/06/how-many-cars-are-there-in-the-world/> (accessed 05.12.2022).
10. China's car parc amounts to 315 million units by end of Sept. 2022. Available at: [https://autonews.gasgoo.com/china\\_news/70021437.html#:~:](https://autonews.gasgoo.com/china_news/70021437.html#:~:) (accessed 05.12.2022).
11. How Long Should I Keep My Car? Available at: <https://www.autolist.com/guides/how-long-should-i-keep-my-car> (accessed 05.12.2022).
12. Americans support incentives for electric vehicles but are divided over buying one themselves. Available at: <https://www.pewresearch.org/fact-tank/2022/08/01/americans-support-incentives-for-electric-vehicles-but-are-divided-over-buying-one-themselves/> (accessed 05.12.2022)
13. Индекс потребительских цен (ИПЦ) в США (г/г). Available at: <https://ru.investing.com/economic-calendar/cpi-733> (accessed 05.12.2022).
14. National average gas prices. Available at: <https://gasprices.aaa.com> (accessed 05.12.2022).

- 15 Emily Cochrane, Christopher Flavelle and Alan Rappoport. What's in the \$1 Trillion Infrastructure Bill. *New York Times*. Aug. 2, 2021. Available at: <https://www.nytimes.com/2021/08/02/us/politics/infrastructure-bill.html?searchResultPosition=6> (accessed 05.12.2022).
16. Biden touts electric vehicle investments at Detroit auto show. Available at: <https://abcn.ws/3BGeX3r> (accessed 05.12.2022).
17. Fact Sheet: President Biden's Economic Plan Drives America's Electric Vehicle Manufacturing Boom. Available at: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/09/14/fact-sheet-president-bidens-economic-plan-drives-americas-electric-vehicle-manufacturing-boom/> (accessed 05.12.2022).
18. President Biden's Bipartisan Infrastructure Law. Available at: <https://www.whitehouse.gov/bipartisan-infrastructure-law/> (accessed 05.12.2022).
19. Biden administration kicks off \$5 billion electric Clean School Bus program. Available at: <https://electrek.co/2022/05/20/biden-administration-kicks-off-5-billion-electric-clean-school-bus-program/> (accessed 05.12.2022)
20. Patricia Zengerle and David Shepardson. U.S. Senate votes to advance sweeping semiconductor industry bill. *Reuters*. July 26, 2022. Available at: <https://www.reuters.com/technology/us-senate-votes-advance-sweeping-semiconductor-industry-bill-2022-07-26/> (accessed 05.12.2022).
21. David Roberts. Gutting fuel economy standards during a pandemic is peak Trump. *Vox*. Apr 2, 2020. Available at: <https://www.vox.com/energy-and-environment/2020/4/2/21202509/trump-climate-change-fuel-economy-standards-coronavirus-pandemic-peak> (accessed 05.12.2022).
22. Biden Administration Orders 49 MPG Fuel-Economy Standard by 2026. *Bloomberg*. Apr 1, 2022. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-04-01/biden-administration-speeds-gas-mileage-rules-slowed-by-trump> (accessed 05.12.2022).
23. Ford, BMW, Honda, VW Agree to California Emissions Regs. Available at: <https://www.americanmachinist.com/news/article/21903129/ford-bmw-honda-vw-agree-to-california-emissions-regs> (accessed 05.12.2022).
24. What Regulations Affect the Automotive Sector? Available at: <https://www.investopedia.com/ask/answers/042015/how-much-impact-does-government-regulation-have-automotive-sector.asp> (accessed 05.12.2022).
25. «Хроника климатического хаоса». Что обсуждают на саммите по климату в Египте. Available at: <https://thebell.io/khronika-klimaticheskogo-khaosa-cto-obsuzhdayut-na-sammite-po-klimatu-v-egipte> (accessed 05.12.2022).
26. Biden's policy agenda and the outlook for automotive manufacturers. Available at: <https://www.controlrisks.com/campaigns/recall-management/bidens-policy-agenda-for-automotive-manufacturers> (accessed 05.12.2022).
27. Nissan сократит производство на заводе в США из-за нехватки полупроводников. ТАСС. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/16286371> (accessed 05.12.2022).

28. Will Biden Repeat Trump's Automotive Mistakes? Available at: <https://www.cato.org/blog/trade-industrial-policy-bidens-sounding-trump> (accessed 05.12.2022).

29. White House Weighs Ban on Russian Aluminum Over Ukraine War Escalation. *Bloomberg*. Oct 12. 2022. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-10-12/white-house-weighs-ban-on-russian-aluminum-in-retaliatory-move> (accessed 05.12.2022).

30. «Эффект разорвавшейся бомбы», – новый запрет США парализовал полупроводниковую отрасль Китая. Available at: <https://www.ixbt.com/news/2022/10/16/jeffekt-razorvavshejsja-bomby--novyj-zapret-ssha-paralizoval-poluprovodnikovuju-otrasl-kitaja.html> (accessed 05.12.2022).

31. Лесных А. В США разразился энергетический кризис. *Ведомости*. 18 февраля 2021. Available at: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2021/02/18/858376-ssha-razrazilysya> (accessed 05.12.2022).

32. Texas Freeze Raises Cost Of Charging A Tesla To \$900. Available at: <https://oilprice.com/Energy/General/Texas-Freeze-Raises-Cost-Of-Charging-A-Tesla-To-900.html> (accessed 05.12.2022).

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Корнеев А.В. Устойчивое развитие и проблемы выхода США из Парижского соглашения по климату. *Экономика США в XXI веке: вызовы и тенденции развития*. Под ред. проф. Супяна В.Б. – М.: Институт США и Канады РАН, Издательство «Весь Мир», 2018. – С. 363-384.

## REFERENCES

Korneyev, A.V. Sustainable Development and Problems of US Withdraw from Paris Climate Agreement. *US Economy in the 21st Century: Challenges and Trends of Development*. Ed. by professor Victor B. Supyan – Moscow, Institute of USA and Canada of the Russian Academy of Sciences (ISKRAN), 2018. – p. 363-384.

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**ФЕЙСТ Александр Александрович**, Alexander A. FEIST, postgraduate, аспирант Института США и Канады имени академика Г.А. Арбатова Российской академии наук (ИСКРАН). 2/3, Khlebny pereulok, Moscow, 121069, Russian Federation.  
Georgy Arbatov U.S. and Canada Institute Russian Academy of Sciences (ISKRAN).  
Российская Федерация, 121069, Москва, Хлебный пер., д. 2/3.

*Статья поступила в редакцию / Received 12.12.2022.*

*Поступила после рецензирования / Revised 08.01.2023.*

*Статья принята к публикации / Accepted 09.01.2023.*