



идеальных условиях 100 км пути на электронах в автомобиле Tesla Model S мощностью 700 л. с. могут обойтись в 30 руб., если заряжаться по ночному тарифу, в то время как схожий по характеристикам автомобиль с ДВС потребует бензина на 500 руб. Но даже такой разброс сможет компенсировать разницу в цене покупки лишь после нескольких лет и нескольких десятков (в некоторых случаях сотен) тысяч пройденных километров. При малом же пробеге отбить разницу вряд ли получится.

С главным преимуществом электромобилей неразрывно связан и главный их недостаток — пока что зарядка аккумуляторов занимает несоизмеримо больше времени, чем заправка традиционными видами топлива. Существует несколько типов зарядки. Первый — от бытовой электросети. Пополнение аккумуляторов энергией в этом случае не требует специальной инфраструктуры, но длится очень долго — например, полная «заправка» Tesla может занимать больше суток. Второй тип — трехфазная красная розетка. Часто ее можно увидеть на мойках, паркингах и в дру-

гих публичных местах. С ней заряд уже идет веселее — в случае Tesla он займет около восьми часов. Третий тип — wall-box, подающий ток мощностью до 22 кВт. С ним на зарядку Tesla требуется порядка четырех часов. Четвертый вариант — система быстрой зарядки постоянным током. В зависимости от стандарта она позволяет укладываться в пару часов в случае Tesla, при этом фирменная станция Supercharger и вовсе восполняет до 80% заряда за полчаса. Другие электрокары могут заряжаться таким же образом (кроме Supercharger) и быстрее, но у них при этом будет заметно меньший запас хода — все зависит от емкости аккумуляторов.

По данным сайта Plugshare.com, который показывает на карте расположение и тип зарядных станций, на данный момент в столице действует около 80 пунктов пополнения энергии (на сайте «Московский транспорт» перечислено 142 станции, но часть не работает). Кроме того, введен новый знак «Парковка для электромобилей», и отмеченные им места оборудованы специальными колонками. В планах пред-

усмотрено и дальнейшее расширение городской инфраструктуры для электромобилей, которая на данный момент в большинстве случаев бесплатна для их владельцев.

«На самом деле, когда компании реализуют свои проекты до конца, мы ожидаем уровень тарифов в районе 15–20 руб. за 1 кВт•ч в зависимости от зоны и скорости зарядки», — говорит директор по работе со стратегическим клиентом (ПАО «Россети») Schneider Electric Алексей Паршиков. При таком тарифе и сохранении нынешней цены на автомобильное топливо «заправки» на 100 км пробега электромобиля и машины с ДВС практически сравняются по стоимости.

Однако развитие публичных колонок в городах, как ни странно, владельцам электрокаров не очень-то и важно. Даже в Калифорнии, где есть разветвленная сеть Supercharger, на постоянной основе ими пользуется лишь малый процент «тесловодов». Оказывается, действительно удобно эксплуатировать «зеленые» автомобили, если есть возможность заряжать их дома или на работе, — владельцы даже частенько сравнивают их со смартфонами. Ведь для поездки на «заправку» электронами тратится драгоценный километраж, к тому же розетка может быть занята другим электромобилем или вовсе автомобилем с ДВС. Если запас хода к этому времени уже исчерпан, процесс зарядки может растянуться на неопределенный срок.

«Ключевой момент во владении электромобилем — это возможность зарядить авто ночью. Если она есть, то для каждодневных поездок он будет более комфортным в использовании, чем бензин/дизель, поскольку я легко полу-

чаю „полный бак“ каждое утро. Но мне сложно сказать, как планируют зарядки те, у кого такой возможности нет. Подзреваю, что это может быть весьма неудобно», — считает Олег Петров, имеющий в гараже Tesla Model S. По его наблюдениям, поскольку пополнение энергии от бытовой розетки занимает очень много времени, часто владельцы устанавливают специальные зарядки, рассчитанные на большую мощность.

Далеко или долго?

Если, по словам владельцев, городская эксплуатация электромобилей в целом проблем не доставляет, то путешествия теоретически возможны, но на практике превращаются в приключения из-за малого количества зарядных станций между населенными пунктами за пределами МКАД. Аккумуляторы прогрессируют, но пока что реальный запас хода даже самой емкой Tesla не превышает 450 км, в то время как самый популярный электрокар в мире, Nissan Leaf первого поколения, не способен преодолеть в один замах более 170 км. «Даже Tesla не для поездок на большие расстояния. По крайней мере, у нас, где нет инфраструктуры быстрых зарядных станций, как в США или Европе. Да, кто-то скажет, что это возможно, и фактически будет прав, но это будет не поездка в привычном смысле слова, а приключение, с постоянным планированием расхода и места для зарядки. Плюс вы потратите львиную долю времени на пополнение энергии, а не на езду», — уточняет Олег Петров. В отсутствие сети Supercharger полная «заправка» Tesla займет два часа — в лучшем случае. При этом нужно учитывать и локальные реалии. В холода запас хода может сокращаться где-то на треть, а в сочетании с динамичной ездой — и того больше.

Неоднозначная ситуация с выгодами, в том числе и денежными, и сложности с инфраструктурой на данный момент не позволяют прогнозировать скорую электромобилизацию нашей страны. Однако в пользу автомобилей «на батарейках» говорит то, что большинство их владельцев пересаживаются обратно на машины с ДВС не собираются. Комфорт, моментальный отклик на педаль газа, практическое отсутствие необходимости ТО и высокая надежность, отсутствие запаха продуктов горения топлива и «зеленый» имидж прогрессивного человека делают свое дело. Да и приятно козырнуть, что на 100 км тратишь всего 30 руб., а то и вообще едешь бесплатно. ●

ДИНАМИКА РОСТА ГЛОБАЛЬНОГО ПАРКА ПОДЗАРЯЖАЕМЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

