

имущества электротранспорта в виде отсутствия вредных выбросов», — говорит эксперт.

**СЕТИ РАСШИРЯЮТСЯ** До конца года в Краснодарском крае построят 66 быстрых зарядных станций. «В этом году по установленной Минэнерго РФ квоте в Краснодарском крае запланировано субсидирование 47 зарядных станций. В марте этого года министерство ТЭК и ЖКХ Краснодарского края обратилось в Минэнерго РФ с вопросом об увеличении количества субсидируемых ЭЭС дополнительно на 19 станций, получен положительный ответ», — сообщили в министерстве ТЭК и ЖКХ региона.

В ведомстве рассказали, что в 2023 году к прежним инвесторам АО «НЭСК», АО «Ситроникс» (Москва) и ООО «Позитивные продукты» (Москва) добавились новые: ООО «ИВИ Тайм» (Санкт-Петербург), ООО «Грин Драйв» (Москва) и ООО «Арт тех» (Краснодар). По данным министерства, в 2024 году планируется установить 53 субсидируемых ЭЭС. На такую меру поддержки, кроме федеральных, будут направлены и краевые средства.

В прошлом году в Краснодарском крае субсидировали строительство 89 быстрых электрочарядных станций, что составляет четверть от общего числа быстрых ЭЭС, поставленных в 2022 году в России. Всего по стране поставили 344 станции. В 2022 году поставили 24 ЭЭС в Краснодаре, 13 — в Сочи, 11 — в Анапе, 6 — в Туапсе, по 7 — в Новороссийске и Геленджике, 13 — на трассе М4 «Дон» и 8 — на региональных трассах.

Как пояснили в министерстве ТЭК и ЖКХ, размещение ЭЭС планировалось с учетом федеральных рекомендаций, это преимущество, которое их размещение на трассах федерального, регионального, местного значения, с учетом транзитных направлений пересечения Краснодарского края. «Это трасса М-4 «Дон» (выход) на черноморское побережье, само черноморское побережье и направление к Крыму (Крымскому мосту)», — рассказали в ведомстве.

По словам Владимира Рюмина, на Кубани зарядить электромобили можно на 120 установленных зарядных станциях, из которых 55 установлены АО «НЭСК». Эксперт поясняет, что они называются «быстрыми», так как могут заряжать электромобили при помощи постоянного тока мощностью от 150 кВт в течение 30–40 минут.

**ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОДУКТ В ТРЕНДЕ** По словам Михаила Крапивного, рынок электромобилей показывает положительную динамику благодаря активному продвижению моделей Evolute и «Москвич», а также их популярности в сферах каршеринга и такси.

Артем Белокрылов утверждает, что бестселлером среди электрокаров для пополнения автопарков является марка Evolute, получившая серьезную поддержку со стороны государства. «Могут отметить, что 21% всех электромобилей в портфеле CARCADE за первое полугодие 2023 года были профинансированы с использованием субсидии от Минпромторга», — говорит господин Белокрылов.

Управляющий директор ГК «Техно Темп» Александр Сквирский отмечает, что более осознанными экологически потребителями, которые стремятся уменьшить свой углеродный след и вкладываются в экологически чистые виды транспорта, являются люди в возрасте до 40 лет. «Помимо экологичности их привлекают низкие операционные расходы, ведь зарядка электромобиля стоит гораздо дешевле, чем заправка традиционного автомобиля бензином или дизельным топливом, а также потенциальные субсидии от правительственных органов», — говорит господин Сквирский. Кроме того, добавляет эксперт, у электромобилей обычно меньше деталей, что означает меньшую вероятность поломок и меньшие затраты на обслуживание и ремонт.

Ко всему, электрокары обычно имеют более долгий срок службы в сравнении с традиционными автомобилями. «Нельзя не упомянуть и удобство зарядки, ведь электромобили можно заряжать

дома, на работе или на общественных зарядных станциях. Это предлагает удобство и гибкость при использовании, особенно если у вас есть доступ к зарядной станции вблизи от дома или работы», — отмечает Александр Сквирский.

Генеральный директор компании «Мой автопрокат» Дмитрий Матвеев среди плюсов использования электрокаров называет низкую стоимость технического обслуживания. «Экономия цены на "топливо" становится особенно заметной, когда вы проезжаете не менее 1,5–2 тыс. км в месяц: на мой взгляд, это четкий предел, от которого экономия уже вполне ощутима для кошелька. Однако еще более очевидным выигрышем является техническое обслуживание электрокара: благодаря своей технологии ему не требуется масла, обслуживания топливной системы, коробки передач — все это осталось в прошлом, и поэтому обслуживание тоже проще и дешевле», — говорит господин Матвеев.

Согласно аналитике продаж лизинговой компании Carcade, доля электрокаров в сегменте легкового автотранспорта по итогам полугодия увеличилась в два раза относительно аналогичного периода прошлого года. «В нашем случае положительная динамика прослеживается благодаря двум категориям клиентов: тем, которые обновляют свои таксопарки с использованием государственной субсидии, и тем, которые рассматривают покупку "электрички" в качестве второго-третьего автомобиля в повседневное пользование», — рассказывает региональный директор лизинговой компании Carcade Артем Белокрылов.

По словам эксперта, крайне высока вероятность, что вместо европейского электромобиля клиент обратится с запросом на китайский электрокар премиум-сегмента (в топе компании Carcade марка Voyah). «И дело не только в бюджете и широком выборе моделей ТС из Поднебесной — китайские электромобили официально продаются на территории РФ, многочисленные дилеры доставляют автомобили в кратчайшие сроки и, что важнее всего, обеспечивают их официальным гарантийным обслуживанием», — отмечает господин Белокрылов.

**ПО КАРМАНУ НЕ ВСЕМ** Одной из основных проблем, которая тормозит темпы развития зарядной инфраструктуры, по мнению Владимира Рюмина, является неявная привлекательность бизнеса. Установка зарядной станции включает в себя стоимость самой станции, ее присоединения к электросетям и строительные-монтажные работы. «Тем не менее появляются новые производители зарядных станций, которые уже работают над снижением себестоимости, в стране ведутся разработки по комплектующим», — говорит господин Рюмин. Он добавляет, что другая проблема рынка — недостаточная распространенность электрокаров.

Александр Сквирский считает, что развитию продаж электромобилей мешают их дороговизна, ограниченная дальность хода, нехватка зарядных станций в отдаленных районах, а также недостаток информации о возможностях и преимуществах электромобилей. «Решение же проблем развития продаж электромобилей требует комплексного подхода, включающего технологические, инфраструктурные и информационные меры. Правительства, производители автомобилей, общественные и частные сектора должны работать вместе, чтобы содействовать развитию и устойчивому росту рынка электротранспорта», — говорит господин Сквирский.

Руководитель филиала компании «Интерлизинг» в Краснодаре Алексей Бородинов также считает, что дороговизна электрокаров препятствует популяризации «зеленых» машин. «В среднем цена на электромобиль начинается от 2,5 млн руб. Такой уровень цен делает электромобили недоступными для многих категорий автолюбителей», — говорит руководитель.

Артем Белокрылов утверждает, что стоимость электрокаров от месяца к месяцу растет. Изначально марки заходили на рынок новинкой, привлекали клиентов сниженной стоимостью и анализировали



ФОТО АНАТОЛИЯ ЖУКОВА

**С НАЧАЛА 2023 ГОДА ПАРК ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В РЕГИОНЕ ВЫРОС НА 21%**

потребительский спрос. Сейчас же китайские автопроизводители чувствуют себя увереннее и соответствуют рыночным ценам, порой даже диктуют тренды и ценообразование. «Согласно информации от дилеров, в планах у китайских брендов активное развитие на территории нашей страны за счет расширения модельного ряда и открытия новых салонов с обширной зоной покрытия», — рассказывает господин Белокрылов.

Владимир Рюмин видит два пути снижения стоимости электрокаров: выпуск отечественных моделей и снижение ввозных пошлин. «Освобождение от таможенных сборов позволило бы снизить стоимость тех же китайских электромобилей, и они были бы более конкурентоспособны с автомобилями, оснащенными ДВС. Необходимо рассмотреть способы поддержать инвесторов, желающих организовать автосалоны и сервисные центры для электромобилей», — считает эксперт.

Алексей Бородинов отмечает, что еще одна проблема рынка — низкая материально-техническая база транспортной сферы. «Многие СТО в силу отсутствия компетентных сотрудников, а также недостатка комплектующих запчастей, часто не могут провести ремонт электромобиля и даже техническое обслуживание», — говорит господин Бородинов.

Он также считает, что многие автолюбители все еще с опаской относятся к новому виду техники. Поэтому, по мнению эксперта, важно популяризировать электромобили среди населения, развеивать мифы о них и продвигать в широкое пользование.

**РЫНОК НА ПОДЪЕМЕ** По наблюдениям экспертов Carcade, рынок электротранспорта переживает подъем. «Краснодарский край, в целом-то, один из немногих регионов РФ, территориальное расположение которого способствует развитию отрасли: у нас благоприятный климат, большое количество поселений формата частного сектора и коттеджных поселков, жителям которых не принципиально развитие городской инфраструктуры зарядных станций, учитывая возможность самостоятельной зарядки электромобилей на собственных участках», — отмечает Артем Белокрылов.

В начале этого года Carcade профинансировала 180 электрокаров Evolute i-PRO для таксопарка «Нижегородец» в рамках социально значимого проекта электрификации города Нижний Новгород. Нижегородская область стала первым регионом в России, где реализуется комплексный проект развития электротранспорта — от зарядки до пользователя. «Нашим местным органам власти можно вдохновиться этой региональной инициативой и рассмотреть возможность запуска программы субсидирования закупки и установки зарядных станций. Это позволит сделать скачок в развитии инфраструктуры и поддержит тренд электрификации российской городской среды», — говорит Артем Белокрылов.

Александр Разин считает, что на данном этапе технологии ДВС, по сути, достигли своего предела. «На этапах развития мировой экономики всегда были и периодически требуются большие технологические переходы, электротранспорт и зеленая энергетика это, по сути, неисчерпаемые технологии», — говорит эксперт.

Он добавляет, что с учетом климатических особенностей южные регионы России в наибольшей степени подходят для развития электротранспорта. «Современные литий-ионные батареи хорошо себя чувствуют при температурах в районе от 15 до 25 градусов. При значительных отклонениях их нужно либо обогреть, либо охладить», — отмечает господин Разин.

По мнению Константина Алябьева, в качестве дополнительных мер можно предложить поддержку перехода корпоративных и государственных парков на электромобили, а также преференции для электромобилей в туристических и заповедных зонах.

«Краснодарский край — один из локомотивов продвижения электротранспорта с парком более чем из 1,7 тыс. электромобилей, чему способствует благосостояние региона, высокая доля частных домов с возможностью заряжаться по домашнему тарифу, высокие темпы развития зарядной инфраструктуры и большой поток туристов», — считает Константин Алябьев.

Владимир Рюмин говорит, что большим плюсом для развития электротранспорта в регионе может стать запрет на посещение рекреационных и туристически привлекательных зон на автомобилях с двигателями внутреннего сгорания. «Там можно создать перехватывающие парковки с электрокаршерингом, чтобы жители региона и туристы могли взять такой автомобиль напрокат или же путешествовать на своем электромобиле», — предлагает господин Рюмин. ■

**«ЭЛЕКТРОМОБИЛИ НАЗЫВАЮТ ТРАНСПОРТОМ БУДУЩЕГО, НЕ ТРЕБУЮЩИМ ГОРЮЧЕГО ТОПЛИВА. ОНИ ЗАМЕНЯЮТ ТРАДИЦИОННЫЕ ДВИГАТЕЛИ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ (ДВС) НА БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫЕ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛИ, ЧТО ПРИВОДИТ К СОКРАЩЕНИЮ ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ И НАМНОГО СОКРАЩАЕТ ВРЕДНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ЭКОЛОГИЮ ЮЖНОГО РЕГИОНА, УЧИТЫВАЯ МНОГОЧАСОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПРОБКИ»**