

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ИЩУТ РОЗЕТКУ

В ПЕТЕРБУРГЕ ПРОДОЛЖАЮТ РАСТИ ПРОДАЖИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ. ПОКА ПОДАВЛЯЮЩУЮ ЧАСТЬ РЫНКА ЗАНИМАЮТ КИТАЙСКИЕ БРЕНДЫ. ДОЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В ОСНОВНОМ УХОДИТ КОРПОРАТИВНЫМ КЛИЕНТАМ. ЭКСПЕРТЫ ВИДЯТ В ЭТОМ СЕГМЕНТЕ АВТОРЫНКА БОЛЬШОЙ ПОТЕНЦИАЛ, УКАЗЫВАЯ, ЧТО ДЛЯ ЕГО РАЗВИТИЯ НУЖНО СФОРМИРОВАТЬ ДЛЯ ПОКУПАТЕЛЯ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ИЗ БОЛЕЕ ДЕШЕВЫХ МОДЕЛЕЙ И РАЗВИВАТЬ ЗАРЯДНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ.

ВЛАДИМИР КОЛОДЧУК

Продажи электрокаров в Петербурге за два месяца 2024 года показали четырехкратный рост. В январе — феврале машины с электродвигателем приобрели 196 петербуржцев. В первые два месяца прошлого года показатель был значительно ниже и составлял всего 46 проданных электрокаров, следует из статистики AutoRun SPb.

Лидером продаж стал китайский бренд Zeekr, на который в этом году приходится 59% городского рынка электромашин. Из моделей бренда наиболее востребованным с начала года оказался спортивный лифтбэк Zeekr 001 с долей 38% от всего объема продаж электрокаров в городе. Также в рейтинге продаж, составленном AutoRun SPb, значатся кроссовер Zeekr X и минивэн Zeekr 009. Из отечественных представителей сегмента электромашин с начала года в Петербурге было продано семь «Москвичей 3е» и пять Evolute.

В целом за 2023 год продажи новых электромобилей в городе выросли по сравнению с 2022 годом в четыре раза. Как следует из данных «Автостат Инфо», в прошлом году в городе была зарегистрирована 961 машина, в 2022 году — 218 электрокаров. В Ленинградской области число регистраций новых автомобилей с электродвигателем показало пятикратный рост: с 29 машин в 2022 году до 142 в 2023 году. В то же время доля от всего количества проданных в 2023 году новых машин у электрокаров остается низкой: в Петербурге — 1,75% (54 783 новых авто), в Ленобласти — 1,05% (13 521).

УДЕШЕВИТЬ МОДЕЛИ Несмотря на постепенное увеличение доли электрокаров в общем объеме продаж новых автомобилей, для развития рынка нужно больше дешевых моделей (до 2 млн рублей) и зарядная инфраструктура, говорят аналитики. К примеру, лидер продаж — китайский Zeekr 001 — в рознице стоит от 6,4 млн рублей. А стоимость отечественного «Москвича 3е», который собирают на московском автомобильном заводе «Москвич» (бывший Renault), составляет 3,95 млн рублей. Рыночная стоимость Evolute I-Joy с учетом господдержки — от 3 млн рублей. Автомобили под этой маркой собирает липецкий завод «Моторинвест».

По словам эксперта автомобильного рынка Дениса Гаврилова, практически все проданные в Петербурге «Москвичи 3е» и Evolute приходятся на корпоративных клиентов.

ПЕТЕРБУРГ И ЛЕНОБЛАСТЬ ТАКЖЕ ВОШЛИ В СПИСОК РЕГИОНОВ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ИНИЦИАТИВЫ ПО РАЗВИТИЮ ЗАРЯДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ. В ЯНВАРЕ 2024 ГОДА СМОЛЬНЫЙ ОБНОВИЛ РЕГИОНАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ ПО РАЗВИТИЮ ЗАРЯДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПЕРИОД С 2024 ПО 2026 ГОД. ОНА ЗАМЕНИЛА ДЕЙСТВУЮЩИЙ ПЛАН, ПРИНЯТЫЙ В АВГУСТЕ 2022 ГОДА



В ЦЕЛОМ ЗА 2023 ГОД ПРОДАЖИ НОВЫХ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В ГОРОДЕ ВЫРОСЛИ ПО СРАВНЕНИЮ С 2022 ГОДОМ В ЧЕТЫРЕ РАЗА

При этом в России действует льготная программа, которая покрывает до 35% от стоимости авто, но не более 925 тыс. рублей. В течение трех лет правительство намерено выделить на обеспечение этой скидки 30 млрд рублей. В дотационный список вошли бренды Evolute, «Москвич», ВАЗ, ГАЗ, УАЗ и выпускаемый в Тульской области Haval.

Помимо Москвы и Липецка, серийное производство электромобилей планируют открыть на бывшем заводе японского автоконcernа Toyota в Шушарах (Санкт-Петербург). В мае 2023 года о планах наладить на площадке выпуск электрического кроссовера E-Neva для потребительского рынка и микрокара L-type для коммерческого сектора заявили в АО «Обуховский завод» («Северо-Западный региональный центр конcernа ВКО „Алмаз-Антей“»).

В 2024 году завод намерен запустить производство модели L-type, а к 2025 году — выйти на производственный показатель в 6 тыс. единиц. После объема рассчитывают увеличить до 10–14 тыс. штук в год. В 2026 году предприятие планирует начать выпускать E-Neva объемом 55–60 тыс. автомобилей в год.

МАШИНА ДЛЯ КОТТЕДЖА «В России пока что основной потребитель электрокаров — это загородный житель, который покупает электромобиль в качестве второй или третьей машины, и у него есть в своем загородном доме возможность это авто зарядить», — говорит господин Гаврилов. Эксперт отмечает, что зарядная инфраструктура в России, к сожалению, пока развита слабо: нет комплексных проектов в виде хабов, а те зарядные станции, которые существуют, имеют довольно низкий уровень комфорта.

Впрочем, в Петербурге начинают появляться зарядные станции рядом с супермаркетами и торговыми центрами, что, по мнению транспортного эксперта, является правильным решением, так как такие локации дают дополнительный трафик. В городе и РФ в целом этот трафик пока небольшой, но перспективный.

С 2022 года в России реализуется инициатива «Электромобиль и водородный автомобиль», в рамках которой планируется создать линейку электромобилей и автомобилей на водородном топливе, а также зарядную и заправочную инфраструктуру до 2030 года.

Согласно проекту стратегии развития автомобильной промышленности РФ до 2035 года, ожидается, что доля электромобилей к 2030 году на российском рынке может составить 15%. Доля электромобилей в объеме автомобильного рынка в натуральном выражении по результатам 2021 года составила 1,1%.

Петербург и Ленобласть также вошли в список регионов федеральной инициативы по развитию зарядной инфраструктуры для электромобилей. В январе 2024 года Смольный обновил региональную программу по развитию зарядной инфраструктуры на период с 2024 по 2026 год. Она заменила действующий план, принятый в августе 2022 года.

По обновленному проекту число электромобилей в городе к концу 2024 года должно достигнуть почти 7,9 тыс. штук. В 2025 году, согласно программе, их количество возрастет до 23,4 тыс., а к концу 2026-го составит 57,6 тыс. На конец 2023 года, по словам председателя комитета по энергетике и инженерному обеспечению (КЭИО) Станислава Протасова, в Петербурге было зарегистрировано более 2,5 тыс. электромобилей. Количество электрозарядных станций (ЭЗС) к концу 2024 года, согласно программе, составит 311 единиц, из которых 106 будут быстрыми. К концу 2026 года в планах увеличить количество заправок до 511.

Всего в течение трех лет из регионального и федерального бюджетов на строительство ЭЗС планируется потратить 237,7 млн рублей. Согласно программе, компании могут вернуть субсидиями 60% средств, направленных на закупку оборудования (но не более 1,86 млн рублей), и 30% затрат на техприсоединение станций (но не более 900 тыс. рублей).

В региональном проекте федеральной инициативы участвуют ПАО «Газпром нефть», АО «Концерн „Энерготехнологии“», EV-Time, Punkt E, Sitronics, Tesla Underground, «Ленэнерго». Также свое участие рассматривал конкурент «Ленэнерго» — ООО «Балтийская сеть ЭЗС».

По информации КЭИО, в декабре 2023 года сеть компании «Россети Ленэнерго» в Петербурге и Ленобласти насчитывала 73 ЭЗС, из них 62 — для быстрой зарядки. ООО «Балтийская сеть ЭЗС» развивает в городе совместную сеть с «Яндекс.Заправками». По словам учредителя «Балтсети» Натальи Вильман, в совместную зарядную сеть с «Яндекс.Заправками» входит 84 ЭЗС быстрого и медленного типа. В большей части это медленные зарядные станции, расположенные в придомовых владениях, где есть трансформаторные подстанции.

В феврале 2024 года «Балтсети» и «Яндекс» открыли на Кременчугской улице свой первый электрохаб с пятью станциями российского производства «Реватт Рус» общей мощностью 400 кВт. Электрозаправка способна обслужить одновременно 10 машин. Средняя скорость зарядки составляет 30–60 минут, но объективно зависит от объема батареи конкретного электромобиля и процента оставшегося заряда.

Также свой хаб быстрой зарядки в Петербурге ввела в эксплуатацию компания «Электрохаб». Площадка по дороге на Тухухтанные острова позволяет заряжать до 30 электромобилей одновременно на 10 станциях мощностью до 150 кВт каждая. Проект был реализован в партнерстве с компанией Electro.cars. Поставщиком зарядных станций стала российская компания «Корпорация ПСС». ■

