

УДК 338.47:656.065

ЗАРЯДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В РОССИИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Панькина К. А. (Университет ИТМО)

Научный руководитель – кандидат экономических наук, доцент Янова Е.А.
(Университет ИТМО)

Введение. Российский рынок электротранспорта находится на ранней стадии развития и значительно отстает от стран-лидеров в этой области. Одной из основных причин этого является недостаточная развитость зарядной инфраструктуры для электромобилей, особенно за пределами крупнейших городов. Недостаток зарядных станций усложняет использование электромобилей и ограничивает рост рынка электротранспорта.

Основная часть. Как демонстрирует зарубежный опыт, наличие развитой зарядной инфраструктуры является одним из ключевых факторов для развития рынка электромобилей. Причём развитие инфраструктуры должно несколько опережать рост числа электрического автотранспорта, обеспечивая комфортное использование электромобилей и провоцируя спрос на них среди потребителей. В проведённом в мае 2022 г. опросе Аналитического центра НАФИ, 65% респондентов в качестве основного недостатка электромобилей назвали недостаточную развитость зарядной инфраструктуры [1].

Согласно данным картографического сервиса 2chargers.net, на ноябрь 2022 г. в России насчитывалось 4367 зарядных станций, среди которых 688 – быстрые зарядные станции постоянного тока, позволяющие зарядить до 80% батареи в среднем за 30 минут. Доля быстрых зарядных станций составляет 15,8%, что сравнимо с показателями многих европейских стран. Средняя доля быстрых станций на 2021 г. в ЕС составляет 11%. Данное число станций приходится на 23,4 тысяч зарегистрированных в стране электромобилей, согласно данным МВД РФ на ноябрь 2022 г [2].

Основные цели и принципы развития зарядной инфраструктуры представлены в Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (далее - Концепция). Согласно ей - к 2030 году планируется запуск в эксплуатацию свыше 72 тысяч зарядных станций, среди которых 28 тысяч будут составлять быстрые зарядные станции. Также в Концепции обозначено, что расстояние между зарядными станциями на междугородних трассах должно составлять не более 100 км. Данный целевой показатель достаточно близок к западным примерам. Так, согласно директиве AFIR, к 2025 г. зарядные станции для легковых электромобилей должны будут располагаться не менее, чем каждые 60 км на основных транспортных магистралях [3]. Тем не менее, на текущем этапе развития зарядной инфраструктуры в России наблюдается ряд проблем. Прежде всего создание зарядной инфраструктуры осложняется географическими факторами. За счёт значительной протяжённости дорог в стране сложно ввести в эксплуатацию достаточное число станций для охвата всех регионов. Создание подобной инфраструктуры также осложняется климатическими условиями. Поскольку ёмкость литий-ионных батарей, используемых в современных электромобилях, снижается при низких температурах, то для комфортной эксплуатации электромобилей на трассах, расположенных в северных регионах России, частота расположения зарядных станций на них должна быть увеличена.

Ещё одной проблемой зарядной инфраструктуры в России является её неравномерность. Наибольшее число зарядных станций расположено в Москве и Московской области: 428 и 661 зарядных станций соответственно. В это же время, в восточных регионах, где зарегистрировано сопоставимое с Москвой число электромобилей, количество зарядных станций значительно ниже. В Иркутской области установлено 166 зарядных станций, а в Приморском крае – менее 50, в то время как эти регионы следуют сразу за Москвой и Московской областью по числу зарегистрированных электромобилей. Ситуация

усугубляется и тем, что Распоряжение Правительства РФ №469-р от 10.03.2022 г., регулирующее дополнительное бюджетное финансирование зарядной инфраструктуры, не включило три из пяти регионов с наибольшим числом зарегистрированных электромобилей (Приморский край, Иркутскую область и Хабаровский край) [4]. В связи с этим, в части регионов сохраняется значительное отставание зарядной инфраструктуры от темпов роста рынка электромобилей.

Наконец, процесс развития зарядной инфраструктуры замедляется существующими регуляторными барьерами. Для установки и подключения к сети зарядной станции необходимо произвести значительное число мероприятий, связанных с выделением и регистрацией земельного участка для зарядной станции, подготовкой проекта установки, монтажа и подключения зарядной станции к электрическим сетям. В случае, если компания-оператор ЭЗС планирует получить субсидии на установку станции, предусмотренные вышеуказанным распоряжением, перечень необходимых мероприятий и бюрократических действий увеличивается. Проведение необходимых мероприятий занимает значительное время и осложняется недостатками законодательства. Так, в классификаторе видов разрешённого использования земельных участков на текущий момент отсутствует категория, включающая установку и эксплуатацию электрических зарядных станций.

Выводы. Развитие зарядной инфраструктуры в России остро необходимо для дальнейшего развития рынка электротранспорта, а также реализации Целей устойчивого развития. Для создания сбалансированной зарядной инфраструктуры в стране и выполнения целей Концепции необходимо снизить число существующих регуляторных барьеров, что позволит бизнесу быстрее расширять сеть ЭЗС. Помимо этого, представляется перспективным пересмотр списка регионов, которым будет в первую очередь предоставлено бюджетное финансирование на развитие зарядной инфраструктуры, что позволит увеличить частоту пользования установленными станциями и ускорит их окупаемость.

Список использованных источников:

1. Каждый третий россиянин хотел бы купить электромобиль — НАФИ [Электронный ресурс] – 2022. – URL: <http://nafi.ru/analytics/kazhdyy-tretiy-rossiyanin-khotel-by-kupit-elektromobil/> (дата обращения: 01.02.2023).
2. Количество зарегистрированных в РФ электромобилей увеличивается на 130 в неделю // ТАСС [Электронный ресурс] – 2022. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/16459721> (дата обращения: 01.02.2023).
3. Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council from 14.7.2021 COM(2021) 559 final 2021/0223(COD) [Электронный ресурс]. – 2021. – URL: : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0559&from=en> (дата обращения: 05.02.2023).
4. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 10.03.2022 № 469-р · Официальное опубликование правовых актов · Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс] – 2022. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202203120020?index=0&rangeSize=1> (дата обращения: 10.02.2023).