ЗАРЯДИТЬСЯ ПО ПОЛНОЙ

РЫНОК ЗАРЯДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОДОЛЖИТ РАСТИ, НЕСМОТРЯ НА СДЕРЖИВАЮЩИЕ ОТРАСЛЕВЫЕ ФАКТОРЫ.

АРТЕМ АЛДАНОВ

По данным аналитического агентства «Автостат», по состоянию на 1 октября 2025 года в России работает более 6500 публичных зарядных станций для электромобилей (ЭЗС). Наряду с Москвой Санкт-Петербург входит в топ-5 регионов — лидеров по данной инфраструктуре. В Северной столице, согласно статистике, зарегистрировано 392 ЭЗС, с учетом прилегающей территории Ленобласти их больше 420.

С 2024 года количество электрозаправок в городе выросло на 40%. К концу 2026-го, по прогнозам Смольного, количество ЭЗС должна достигнуть 511 единиц. Такой активный рост зарядных станций обусловлен, в том числе, федеральной программой по развитию зарядной инфраструктуры, в которой участвуют Санкт-Петербург и Ленинградская область. Она предусматривает компенсацию инвесторам 60% стоимости оборудования и 30% расходов на подключение.

Конкуренция на рынке зарядной инфраструктуры Санкт-Петербурга достаточно высокая. В городе реализуют проекты для зарядки электромобилей ряд представителей ТЭК и IT («Россети-Ленэнерго», «Газпром-Центр», «Ростелеком»), а также специализированные компании (Punkt E, «ТАЧ Продакшн», «Электрохаб»).



АЛЕКСАНДР КОРЖОВ

В ПЕТЕРБУРГЕ НОВЫЕ ЭЛЕКТРОЗАПРАВКИ БУДУТ ПОЯВЛЯТЬСЯ ПРЕИМУЩЕСТВЕННО В ЖИЛЫХ РАЙОНАХ, А ТАКЖЕ НА ТЕРРИТОРИЯХ БИЗНЕС-ЦЕНТРОВ, ТОРГОВЫХ КОМПЛЕКСОВ И ДРУГИХ ОБЪЕКТОВ С УСТОЙЧИВЫМ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИМ ТРАФИКОМ

ОБЕСПЕЧИТЬ ТЕХПРИСОЕДИНЕНИЕ

ПАО «Россети Ленэнерго» участвует в развитии зарядной инфраструктуры Санкт-Петербурга, в том числе — обеспечивая технологическое присоединение новых зарядных станций для электротранспорта, отмечают в пресс-службе компании. Сейчас стратегия компании сфокусирована на повышении качества сервиса и надежности работы существующей сети, что соответствует ключевым требованиям рынка при достигнутой плотности покрытия. С точки зрения эффективности и востребованности оптимальными локациями для размещения ЭЗС являются зоны с высокой транспортной активностью: ключевые транспортные узлы, многофункциональные торгово-развлекательные комплексы, парковочные пространства крупных жилых комплексов и деловых центров.

Основные сложности при подключении, добавляют представители «Россетей Ленэнерго», как правило, связаны с инфраструктурными ограничениями. Чем выше требуемая мощность станции и чем дальше объект от сетей компании, тем более масштабные и затратные работы по сетевому строительству требуются. Сроки и стоимость технологического присоединения напрямую зависят от этих факторов.

Схожие выводы делает и заместитель генерального директора по развитию Punkt E Александр Мироненко: «Одна из наиболее существенных проблем в городе — подключение к электросетям. Зачастую на самой локации, где устанавливается зарядная станция, нет необходимой мощности. В этом случае проводится процедура технологического присоединения от электросетей. Она занимает до полугода, а иногда и дольше. Может быть дорогой».

В бизнес-модели компании Punkt E, отмечает господин Мироненко, установка быстрой станции от 60 кВт по франшизе «под ключ» начинается от 1,5 млн рублей. Итоговая стоимость зависит от мощности станции и других условий локации: необходимости технического присоединения, длины кабельной линии, способа прокладки этой линии, типа кабеля. Окупаемость в среднем составляет от двух лет и зависит от местоположения, загрузки и наличия корпоративных клиентов (например, такси и каршеринга).

Сложности с установкой электрозарядных станций, отмечают эксперты, также могут быть обусловлены бюрократическими процедурами связанные с необходимостью согласования размещения ЭЗС с управляющей компанией, ТСЖ, застройщиком или владельцем земель. В настоящее время наблюдается тренд, когда все участники процесса стремятся быстро находить решения для возникающих вопросов.

Спрос на электрозарядную инфраструктуру в Санкт-Петербурге проявляется неравномерно, считает начальник управления продуктового менеджмента и маркетинговых исследований компании «Главстрой Санкт-Петербург» Дмитрий Ефремов. Но он уже заметен в ряде районов — как среди нынешних жителей, так и среди потенциальных покупателей жилья. В этом году компания установила два уличных поста ЭЗС в одном из своих жилых проектов. Инициатива их появления исходила от самих жителей. Сейчас анализируется статистика их использования и оцениваются возможности дальнейшего масштабирования. Динамика рынка в целом будет зависеть от темпов роста парка электромобилей в стране.

«В рамках Петербурга развитие, вероятно, будет идти по точечному сценарию: новые станции будут появляться преимущественно в жилых районах, а также на территориях бизнес-центров, торговых комплексов и других объектов с устойчивым потребительским трафиком. Кроме того, ЭЗС постепенно становятся частью набора конкурентных преимуществ современных жилых комплексов, усиливая их привлекательность для покупателей»,— рассуждает господин Ефремов.

МАСШТАБНЫЙ ВАРИАНТ

По словам исполнительного директора Electro.cars Марии Черниковой, значительно усилить рынок ЭЗС в Санкт-Петербурге помогло и появление хабов. С 2023 года в городе заработали площадки, где работают десять и более зарядных станций. Такие точки зарядки предназначались для электротакси и каршеринга, но были оценены и частными электромобилистами. Их преимущества: много точек зарядки в одном месте, цена, развитая сопутствующая инфраструктура.

«Электрохабы, несомненно, перспективное направление развития зарядной городской инфраструктуры. В 2026 году заработает электрохаб „Правобережный“ на Октябрьской набережной. Ожидаем, что в 2026 году на линию в такси выйдет большее количество электромобилей. Инфраструктура города к этому готова. Дело только в электромобилях, которые смогут „уложиться“ в юнит-экономику корпоративных парков такси и каршеринга»,— отмечает госпожа Черникова.

В целом по России, считает продакт-менеджер по ВИЭ бренда SmartWatt Николай Бабинов, развитие сети зарядных станций пока не успевает за спросом, и разрыв может усилиться. Ключевой сложностью остается трудоемкий процесс технологического присоединения к электросетям. Процедура, включающая поиск парковочного места с возможностью подключения, выделение мощности через сбытовую компанию и легализацию, часто оказывается дорогостоящей и не всегда экономически оправданной. Особенно это касается «быстрых» городских зарядок, спрос на которые растет. Несмотря на это, господдержка производителей постепенно улучшает экономику проектов, открывая долгосрочные перспективы для всей отрасли.

«Развитие рынка ЭЗС, как уже было сказано выше, не успевает за спросом, однако шансы догнать есть в связи с замедлением роста продаж электромобилей: сейчас их стоимость превышает цену аналогичных машин с ДВС, дополнительно влияет обновленный утилизационный сбор. Еще одним фактором, сдерживающим популярность, является их низкая остаточная стоимость на вторичном рынке: из-за естественного износа аккумулятора она может быть вдвое ниже первоначальной цены»,— напоминает эксперт.

ОПТИМИСТИЧНЫЙ НАСТРОЙ

По данным «Автостата», по итогам ноября 2025 года в России было реализовано 1602 новых электромобиля. Это на 57% больше, чем в ноябре прошлого года, также рост продаж был зафиксирован в октябре. Несмотря на положительную динамику в течение двух месяцев подряд, отмечают аналитики, продажи новых электромобилей в РФ по итогам 11 месяцев пока остаются «в минусе». Так, с января по ноябрь нынешнего года их реализация составила 11,2 тыс., что на 31% меньше в сравнении с 2024-м.

Тем не менее эксперты в среднесрочной перспективе ситуацию не считают критичной. По словам Александра Мироненко, рост утильсбора, высокая ключевая ставка и ее небыстрое снижение, несомненно, влияют на развертывание зарядной инфраструктуры. Но продолжающийся рост числа электромобилей, популяризация электромобилей среди населения и корпоративных автопарков, закон о локализации автомобилей для такси (10 из 22 моделей для такси из предварительного списка — это электромобили и подключаемые гибриды), запуск на территории России заводов по производству электромобилей, льготы для электромобилей и субсидии на их покупку позволяют оптимистично смотреть в будущее.

Несмотря на ограничивающее в настоящее время факторы, говорят в пресс-службе ГК «Автодом», перспективы роста сети электрозарядных станций остаются высокими. Уже к 2030 году в России может появиться от 10 до 15 тыс. электрозарядных станций, однако для более динамичного развития сети ЭЗС в регионах необходимы системные преобразования. Прежде всего — стандартизация: нужно установить единые требования к разъемам для зарядки авто и программному обеспечению, чтобы сделать оборудование совместимым с разными типами машин. Не менее важна локализация: запуск собственных производств аккумуляторов и ключевых компонентов. Наконец, ЭЗС должны стать неотъемлемой частью градостроительной и транспортной политики, их размещение следует интегрировать в планы развития городов и федеральных трасс. ■