

ІНТЕРВ'Ю²

ПОГЛЯД ДО ВІЙНИ І ЗАРАЗ

ВАДИМ ІГНАТОВ

Заступник Голови правління з PR та комунікацій EV-UA
Української асоціації учасників ринку електромобілів

“Усі переваги електромобілів українці особливо відчули після настання паливної кризи.

ПРО ЕЛЕКТРОМОБІЛІ
ПРО ІНФРАСТРУКТУРУ
ПРО УТИЛІЗАЦІЮ

Вадима Ігнатова можна назвати адептом електромобільності, який відстоював екологічний транспорт ще до того, як це стало мейнстрімом. І у цьому ми схожі :)

Тож ми дізналися його думку про майбутнє галузі в Україні – що буде з ринком, скільки треба зарядних станцій та куди дівати старі акумулятори?

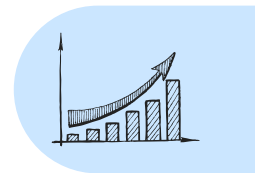
Так сталося, що інтерв'ю було записано 22 лютого. За кілька днів до повномасштабного вторгнення Росії.

Зі зрозумілих причин, публікація не вийшла у запланований термін.

Так народився формат «Інтерв'ю в квадраті». Ми взяли коментар пана Вадима до його ж інтерв'ю чотиримісячної давності.

І отримали оцінку електромобільного розвитку України «до» і «після».

Кількість електромобілів в Україні та світі з кожним роком зростає. На вашу думку, чи збережеться така тенденція і в 2022 році, і що на це буде впливати?



КОМЕНТАР ДО

Зростання продовжиться, а темпи розвитку будуть прискорюватися, це однозначно.

У Європі у багатьох країнах вже виходять на показники до 20% частки продажів електромобілів. Ми не беремо Норвегію, звичайно, з її шаленими показниками :)

Але у парку автомобілів електромобілі в ЄС займають до 10%, навіть менше. Тому є куди рости, і ріст буде серйозним.

В Україні ми вийшли на лінійне збільшення кількості електрокарів, і я думаю, що ця тенденція збережеться.

Певні етапи росту ми вже пройшли – спочатку ввезення вживаних Nissan Leaf і Tesla з США приватними особами та «сірими» постачальниками, пізніше включився сегмент преміальних брендів електрокарів від офіційних дилерів (Jaguar, Audi, Porsche, Mercedes-Benz). Зараз великий приріст дають китайські електромобілі, в більшості нові.

Наступна хвиля росту буде, коли підтягнеться середньоціновий сегмент електромобілів – Škoda, Volkswagen, Renault, Seat, Stellantis, KIA, Hyundai.

Усе це дасть певний поштовх вже тієї сфери, яка в електромобілях буксувала, – це офіційні дилери, які приглядалися до ринку і чекали команди від головного офісу. Тому буде тільки приріст.

ЗАРАЗ

Незважаючи на повномасштабні бойові дії, ринок електромобілів не зупинився, а навіть зріс.

Окрім березня, у всіх місяцях першого півріччя 2022 року кількість реєстрацій електромобілів зросла в порівнянні з 2021 роком. І на 1 серпня 2022 загальний парк легкових електромобілів становить 39 233 одиниці. Нагадаю, що на початок цього року в нас було 33 522 електромобілів.

Всі переваги електромобілів українці особливо відчули після настання паливної кризи.

Відсутність на АЗС та вдвічі дорожче пальне змусило людей замислитися над купівлею електрокара саме зараз.

Україна перетнула ще одну, дуже важливу межу, частка продажу електромобілів у продажах нових автівок досягла 7% в першому півріччі 2022 року.

А згідно з останніми дослідженнями Bloomberг, якщо рівень цих продажів перевищує 5%, цей рух набуває системного характеру та значно прискорюється.

Саме тому я впевнений, що зріст продажів продовжиться.

Ви розказали, що буде драйвером ринку. А які найбільші труднощі у розвитку електромобільності в Україні?



КОМЕНТАР ДО

Проблеми є з сервісом, я це чітко бачу.

Офіційних дилерів це не так сильно стосується, але в інших сегментах (вживані американські, європейські, нові китайські електромобілі) – тут ситуація складна. Бо запчастин немає, як обслуговувати – ніхто не розуміє, будь-які проблеми, які виникають з електронікою, також вирішуються дуже складно.

Друга проблема, яка може бути, – це зарядна інфраструктура. В Україні досі немає розуміння, як країна розвиватиметься в цьому напрямку.

На мою думку, послугу по зарядці електромобіля треба виводити в окрему послугу, щоб її можна було якимось чином просувати.

Після того, як ми будемо мати визначення зарядних станцій і ролей гравців на ринку, відкриту базу обліку зарядних станцій – ми зможемо говорити про спеціальні умови закупівлі електроенергії за пільговими цінами. У Польщі, наприклад, скасували ПДВ на електроенергію, яка використовується для заряджання електромобілів.

Це дуже важливо, бо складається певна несправедливість на ринку. Люди, які мають можливість заряджатися вдома, перебувають у більш виграшному положенні. І це п'ятикратна цінова різниця. Ми, звичайно, не закликаємо піднімати побутові тарифи. Але знижувати вартість електрики для громадських зарядних станцій – це вихід і стимул для розвитку.

ЗАРАЗ

На жаль, проблем із сервісом не поменшало.

Проблема навіть ускладнилася тим, що багато спеціалістів з автосервісу або пішли боронити Україну зі зброєю у руках, або зайнялися виключно обслуговуванням та підготовкою транспорту, потрібного на фронті.

А ось зарядна інфраструктура показала себе під час війни з кращого боку.

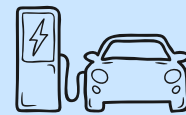
На відміну від постачань палива, постачання електроенергії більш стабільне, так і самі зарядні станції стійкі. Були випадки, коли після влучання ракети неподалік зарядної станції вона падала, але продовжувала працювати.

Мережа зарядних станцій також продовжує зростання. Приватні оператори щодня відкривають нові станції. Але зараз фокус розвитку перенесли до центральних та західних регіонів України.

До процесу відкриття нових зарядних станцій планує підключитися і держава через державні компанії НАК Нафтогаз та Енергоатом. Але швидкість та прозорість цього процесу бажає кращого, на жаль.

Ціна на електроенергію також не зростає. А ось завдяки підключенню України до єдиної європейської енергетичної мережі, стійкість енергосистеми значно зросла.

Ви вже згадали досвід Польщі. Приклад яких ще країн, на вашу думку, доцільно перейняти Україні у розвитку електромобільності, або ж варто шукати власні шляхи розвитку?



КОМЕНТАР ДО

Скоріше, останнє. З одного боку, у нас електромобілі в основному для користування у місті. З іншого боку, наші мешканці досить мобільні, звикли переміщуватися на великі відстані.

Це вимагає змішаної системи, на мою думку.

Щось можна взяти у Нідерландів. Їхня концепція розвитку інфраструктури побудована так, що 80% складають повільні зарядні станції, але в доступності 50 метрів. А у Великобританії, Німеччині, особливо у Німеччині, роблять ставку на розвиток зарядних хабів, швидкісних зарядних станцій на трасах.

Я думаю, що така міксована система знайде своє рішення в концепції розвитку.

Дуже важливо у концепції прописати також цифрові показники.

Нам достатньо зробити хоча б кожні 100 км – потужні станції як мінімум 120-150 кВт, кожні 50 км – 50 кВт станції.

І скоріш за все, прив'язати кількість зарядних станцій до густоти населення – не до площі, а саме густоти населення, тоді це буде справедливо.

І ми отримаємо свою систему, скоріш за все, специфічну, «заточену» під наші реалії.

ЗАРАЗ

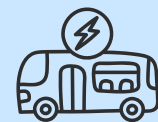
Концепції розвитку зарядної інфраструктури досі немає.

Міністерство енергетики України, що відповідальне за цей процес, за останні півроку не зробило нічого або дуже мало для створення умов швидкого розвитку зарядної інфраструктури в Україні. Відповідних стимулів та законодавчої бази не розроблено.

Але розвиток продовжується і без підтримки держави.

Саме у першій половині 2022 року приватні оператори зарядних станцій ТОКА, UGV, Leo Green Investments вже встановили і планують ближчим часом відкрити нові потужні 120 кВт зарядні станції.

Слід відмітити оператора FLASH, який лише за останній місяць запустив 5 швидких зарядних станцій стандарту GB/T DC в різних регіонах України, що значно спростило пересування Україною на електромобілях китайського виробництва.



Повертаючись до автопарку та ринку – які кроки ще варто зробити Україні для збільшення кількості приватного та громадського електромобільного транспорту?

КОМЕНТАР ДО

Громадський транспорт – це окрема історія. У нас тут проникнення електротранспорту на досить високому рівні – більше 50%, за рахунок тролейбусів, трамваїв, метрополітену.

Тобто показники, які закладені у Транспортній стратегії – 75% до 2030 року – цілком досяжні у комунальному транспорті.

Звичайно, треба переходити також на електробуси і подолати якимось чином ціновий удар.

Рішенням може стати досвід Німеччини, коли і приватним, і державним перевізникам компенсують різницю вартості дизельного і електробуса.

Зробити це можна за рахунок кредитування – наприклад, програма Громадський транспорт та інші європейські програми готові на це, або за допомогою програми підтримки підприємців 5-7-9%.

Крім того, нам також не обійтися без створення окремого екологічного фонду.

Цей спосіб перевірений у європейських країнах – створення фонду, який буде поповнюватися за рахунок екологічних податків, і утилізаційного збору у тому числі.

ЗАРАЗ

Про подальший розвиток комунального електротранспорту ми будемо говорити після нашої Перемоги.

На жаль, саме комунальний транспорт зазнав найбільших втрат під час нищівних ударів рашистів по наших містах.

Прокоментуйте, будь ласка, сучасний стан та тренди в утилізації акумуляторів для електромобілів.



КОМЕНТАР ДО

В принципі проблем з утилізацією акумуляторів від електромобілів наразі немає.

Згідно з ідеєю рециркулярної економіки, спочатку йде максимально можливе повторне використання.

І в Україні жодної батареї, яка вийшла з ладу, не пропадає, тому що їх перебирають, ремонтують, використовують повторно.

У нас навіть багато самокатів, електровелосипедів на батарейках, які використовувалися у Теслах. Тобто ситуація в Україні налагодилася самостійно.

Так само і з сонячними станціями. У нас 33 тисячі електромобілів і більше 30 тисяч приватних сонячних станцій. Якщо їх поєднати – вийде взаємовигідне співробітництво, адже сучасна сонячна станція якраз і потребує накопичувачів.

Тому ця історія має зараз народити окрему індустрію повторного використання, а потім, звичайно ж, утилізації.

У цьому плані, для запуску заводу з переробки потрібен постійний обсяг, якого поки що немає. Я думаю, це питання поступово вирішиться, тому не треба бити про це на сполох.

З'явиться обсяг, з'явиться ринок – з'явиться рішення.

ЗАРАЗ

У зв'язку з шаленою потребою у акумуляторних елементах для потреб армії зараз, всі акумуляторні блоки від електромобілів затребувані як ніколи.

І наостанок – кілька питань про Вас :)
Який електромобіль ви б обрали для власного користування?



КОМЕНТАР ДО

Як не дивно, хоча я давно й займаюся електромобільною тематикою, я досі їзду на ДВЗ-ній машині.

І цікава ситуація – моделі і ринок електромобілів розвивається настільки швидко, що тільки приглянув якусь модель – через тиждень виходить якась ще краща, ще дешевша, ще з більшим запасом ходу.

Однозначно мені подобаються кросовери невеликого розміру. Я протестував Peugeot 2008, зараз дивлюся на Opel Mokka, але вони для мене трохи затісні.

А ось типу Skoda, Volkswagen – це оптимальний розмір для мене. Тому швидше за все буде автомобіль VAG. Або «китаєць». Я дуже люблю китайські машини, я бачу, як вони швидко розвиваються. І китайські електромобілі – BYD, NIO – я також розглядаю як варіант.

Бажаємо вдалого вибору :) І останнє, що хотіли б сьогодні дізнатися – на яке питання вам хотілося б самому відповісти, але вам його ніколи не ставлять?

КОМЕНТАР ДО

Мені стільки питань задавали, що я навіть не знаю, про що мене не питали :) Є питання, на яке у мене немає відповіді, але мені його часто задають: «Коли у нас буде мир і спокій в Україні?»

(примітка ФАУ – інтерв'ю проводили 22 лютого, за кілька днів до російського вторгнення в Україну).

ЗАРАЗ

Заміна приватної автівки не на часі зараз. Але в якості службової я вже використовую електро.



ЗАРАЗ

На жаль, в мене так і не немає відповіді на це питання. Але я впевнений, що ми переможемо! Україна буде Електромобільною! Слава Україні!