

авто альтернативная энергия

Зарядка окончена

Электромобиль перестает быть экзотикой. В США, европейских и азиатских странах автопроизводители строят планы по выводу на рынки миллионов электромобилей в течение следующих пятидесяти лет, по всему миру разрабатываются программы поддержки распространения электротранспорта. Общая тенденция не обошла стороной Россию — летом в столице прошла «Электромобилиада», на которой побывал корреспондент «Ъ-Авто» **Илья Арзуманов**.

— электрификация —

От минуса к плюсу

Разговор о том, что прямо сейчас, у всех на глазах электромобили становятся массовым продуктом, можно было бы начать с замечания о том, что они такими были еще 100 лет назад. В начале XX века производством электромобилей в одних только США занимались десятки компаний, существенная доля нью-йоркского таксопарка была электрической, и образ пикапа прочно ассоциировался с аккумуляторной тягой. К 1942 году, по мере совершенствования двигателей внутреннего сгорания, производство электромобилей в США прекратилось. Впрочем, примерно в это же время эстафету подхватили британские молочники: с 1950-х годов они осуществляют утренние развозы своей продукции на электромобилях. Впрочем, на общую картину «массовости» электромобилей этот факт не влияет: к 2004 году в мире использовалось порядка 300 тыс. электромобилей, притом что общая численность автопарка планеты приближалась к 1 млрд единиц.

Если не брать во внимание электроавтобусы, электрогрузовики и электроплатформы для промышленного оборудования, то предложение электромобильного рынка (исключая гибридные автомобили) можно условно поделить на два типа машин. Во-первых, это люксов-решения — такие, как двухместный Tesla Roadster от совсем юной Tesla Motors, вскормленной бизнес-инкубаторами Кремниевой долины. Tesla Roadster разогнается до сотни за 4 сек., но при максимальной скорости всего 200 км/ч по-настоящему «злым» этот спорткар назвать язык не повернется. На одном заряде Tesla Roadster может проехать около 300 км, а полный цикл зарядки занимает три с половиной — четыре часа, что по меркам современной электромобильной индустрии очень неплохо. Серийное производство было запущено осенью 2008 года. Tesla Roadster позиционируется как «полноценная замена обычному автомобилю», в США цены начинаются от \$109 тыс. К концу 2012 года по всему миру было продано порядка 2,5 тыс. таких автомобилей.

Затем идут массовые модели вроде Nissan Leaf. Разгон до 100 км/ч за 11 сек., заряда хватает на 100–150 км, заряжается от обычной 220-вольтовой розетки восемь часов. Еще одно массовое решение — Mitsubishi i MiEV. В отличие от نيسانского «листика», i MiEV официально продается в России. За 1,8 млн рублей, что, конечно, не тянет на категорию массового авто, покупатель получает автомобиль, который от одной зарядки сможет проехать 150 км, а заряжается около четырех часов. К концу 2012 года по всему миру было продано свыше 22 тыс. этих электромобилей.

В целом современные электромобили, доступные представителям



Электротранспорт пытается стать массовым уже почти сто лет

среднего класса, предназначены для езды на работу и обратно, то есть, станут комфортным и разумным решением для тех, кто за день проезжает в среднем не больше 60 км. Дело в том, что заявленные 150 км от одной зарядки современный массовый электромобиль проедет только в идеальных условиях — без пробок и в комфортной температуре. Зимой емкости батареи хватает чуть ли не на вдвое меньшее расстояние, даже если ехать не включая печку.

«Мы ожидаем, что к 2020 году электромобили смогут преодолевать расстояние не менее 300 км на одной зарядке. Производство электромобилей пока остается нишевым бизнесом, но после 2020 года оно вполне может стать массовым», — говорит доктор Фолькмар Деннер, председатель совета правления Robert Bosch GmbH.

Столица электрического транспорта

В июле в Москве состоялся второй всероссийский форум по электротранспорту и зарядной инфраструктуре «Электромобилиада-2013». Ключевой темой форума стала «Всероссийская программа развития зарядной инфраструктуры под эгидой электросетевого комплекса» ОАО «Россети», разработанная при участии компании «Револьта» и направленная на развитие зарядной инфраструктуры.

Основной целью программы является создание условий для внедрения всех видов электротранспорта. Программу планируют реализовывать в три этапа. В 2013–2014 годах будет проведена разработка базовых технологических решений (НИОКР), организационных и нормативно-правовых форм и реализация пилотных проектов по применению электротранспорта и созданию зарядной инфраструктуры. Затем, в 2014–2015 годах планируется развертывание зарядной инфраструктуры в ключевых регионах и внедрение на их территории электротранспорта. И далее до 2020 го-

да запланировано полномасштабное развертывание зарядной инфраструктуры и массовое внедрение электротранспорта.

«Револьта» представила участникам форума — а на него приехало почти 600 европейских и американских специалистов от автопрома и электроэнергетики — собственную зарядную сеть, состоящую из 47 зарядных станций, работающих на территории Москвы и области, в Белгороде и Казани. В планах у «Револьты» в ближайшие пару лет расширить ее до 2 тыс. станций, охватив Санкт-Петербург, Самару, Краснодар и Калугу.

На «Электромобилиаде» также была представлена Lada Ellada от АвтоВАЗа, запущенная в серийное производство в 2012 году. «Эллада» разгоняется до 100 км/ч за 13 секунд, держит заряд 140 км, а заряжается восемь часов. Первая сотня «Эллад» должна использоваться в Ставропольском крае в качестве такси, и в январе 2013 года АвтоВАЗ отгрузил первые пять машин из этой партии. На момент проведения форума было изготовлено 70 «Эллад». Стоит отечественный электромобиль 1,25 млн рублей. По мнению директора по инжинирингу автомобиля ОАО АвтоВАЗ Сергея Курдюка, электромобили станут популярными в России только с понижением стоимости, а это произойдет, если власти обеспечат производителю компенсацию разницы между ценой производства электромобилей и приемлемой для массового потребителя ценой покупки.

Хотя таких дотационных программ у нас пока нет, все же нельзя говорить, что власти ничего не делают для распространения электромобилей в стране. К примеру, в мае Минпромторг поддержал заявку Mitsubishi на установление нулевой ставки таможенной пошлины на электромобили на ближайший год, а 19 июня мэр Москвы Сергей Собянин объявил о бесплатной парковке для электромобилей в пределах Бульварного кольца. В целом все это вроде бы позволяет надеяться на то, что лет через десять электромобиль перестанет быть чем-то неординарным даже в России.

«МЫ ПРОИЗВОДИМ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ, ЧТОБЫ ЗАРАБОТАТЬ ДЕНЬГИ»

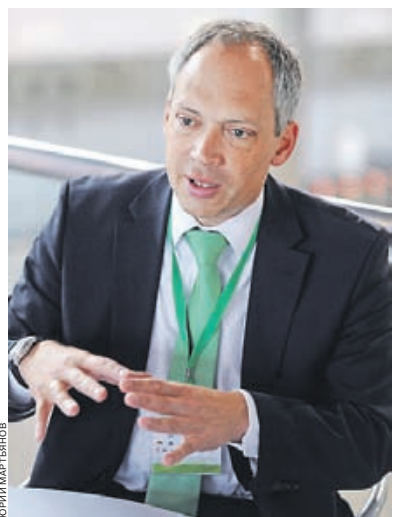
В этом году началось серийное производство электромобиля BMW i3. Корреспондент «Ъ-Авто» побеседовал с главой департамента инновационных проектов в области электромобильности BMW ДЖУЛИАНОМ ВЕБЕРОМ о том, почему электромобили стоят так дорого, для кого они предназначены и может ли их выпуск быть прибыльным.

— Электромобиль, в вашем понимании, — это предмет роскоши для человека, решившего неким образом отдать дань природе, или экономичный способ добраться из точки «А» в точку «Б», не создавая нагрузки на городскую среду?

— Электродвигатели и батареи очень дороги в производстве и установке. Пока сложно предлагать электромобили для массового сегмента или для тех, кто пользуется базовым сегментом. Производителям, в том числе BMW, комфортнее начинать предложение самых современных технологий «сверху», с премиального сегмента. Что, собственно, мы сейчас и делаем.

— Электромобиль от BMW — исключительно городской вид транспорта или все же намечаются модели для езды по магистралям, выездов на природу?

— Средняя дальность для современного электромобиля — 150–160 км. Мы проводили исследования, в ходе которых выяснили,



Юлия Мухоморова

что большинство жителей крупных городов за день проезжают 30–40 км, в редких случаях 60 км. То есть возможностей электромобиля хватает для комфортного повседневного использования в городе. Важно понимать, что электромобили в первую очередь необходимы именно в крупных городах, где наблюдается самая сильная загрязненность воздуха. К примеру, в некоторых городах ЕС уже сегодня разрешается въезжать в центр города только на электромобилях. Для того чтобы разогнаться на большой трассе, отлично подойдет гибридный суперкар BMW i8, производство которого начнется в 2014 году: он разогнается до 100 км/ч за 3,5 сек. и рас-

ходует всего 4 л бензина на 100 км. При этом 30 км он может проехать на одном только электродвигателе.

— Выпуск электромобилей BMW нацелен на прибыльность или это направление дотируется за счет выручки от традиционных направлений BMW Group?

— Разумеется, мы производим электромобили для того, чтобы заработать деньги. Концерн BMW Group вложился в производство и презентацию нового направления BMW i для того, чтобы привлечь новых покупателей. Безусловно, выпуск электромобилей для нас должен стать успешным бизнес-кейсом.

— Как скоро электромобиль станет доступным для массового потребителя?

— Мы уверены, что до 2020 года стоимость батарей значительно упадет благодаря появлению новых технологий. Кроме того, очень многие сейчас говорят «электромобиль — это не для меня, мне нравятся быстрые машины с динамичным управлением» и понимают, что электромобиль представляет именно такую машину, только после того, как сами сядут за руль. Со временем электромобили начнут сами себя продавать, по мере того как ими будет пользоваться все больше людей и делиться с остальными своим опытом. Мы ожидаем, что значительное число людей сможет оценить удовольствие от вождения электромобиля с началом продаж BMW i3 в 2014 году.

Записал Илья Арзуманов



Оцинкованный кузов



3 года гарантии или 150 000 км



20 000 км интервал ТО



4,6 руб. — затраты на 1 км пробега



от 699 000 руб. — цена



2 года — кредит и лизинг без переплаты



azgaz.ru
8-800-700-0-747

1 — Оценка фактических затрат на 1 км из расчета пробега 180 тыс. км за 3 года. При расчете учитывались: расходы на топливо, плановое ТО с учетом замены быстроизнашиваемых деталей, страховки и налоги. 2 — Для автомобиля Газель Next в комплектации шасси (A21R22). 3 — Субсидированная ставка по кредиту составляет 0% годовых и отражает затраты клиента на покупку автомобиля в кредит на основных условиях акции «Расрочка на 2 года + ТО в кредит» при одновременном предоставлении официальным дилером «ГАЗ» специальной цены автомобиля, что делает такие затраты сопоставимыми с расходами на кредит со ставкой 0% годовых. Основные условия программы: кредит в рублях, срок 24 мес., первоначальный взнос от 50% стоимости автомобиля, процентная ставка в кредитном договоре 12,4%, в сумму кредита включены страховые премии по КАСКО, страхованию жизни и здоровья за весь срок действия кредитного договора. В сумму кредита включена стоимость ТО после 20 тыс. и после 40 тыс. км пробега автомобиля. Кредит предоставляется ООО «Русфинанс Банк» (лицензия ЦБ РФ №1792 от 15.02.2006). Требования, предъявляемые к заемщику, определяются банком-партнером, подробности на сайте www.rusfinancebank.ru. Решение о выдаче кредита или отказе в выдаче кредита принимается банком-партнером. Лизинг без переплаты возможен при определенных условиях: аванс не менее 30%, срок лизинга 12-24 месяца, график платежей дегрессирующий. Компания-партнер ООО «Элемент Лизинг». Подробности в офисах продаж ООО «Элемент Лизинг». Срок действия предложения - до 31.12.2013г. Не является публичной офертой, определяемой ст. 437 (1) ГК РФ. 4 — ГАЗ Финанс сервис. Компания-партнер — ООО «Элемент Лизинг». 5 — ГАЗ Ассистанс.