

# О развитии рынка электромобилей в Беларуси

В числе современных мировых тенденций улучшения экологической среды одной из наиболее актуальных является использование автомобильного транспорта, работающего на альтернативных видах топлива, и в частности — на электричестве. Главнейшее преимущество электромобилей — нулевой выброс вредных веществ в атмосферу. Поэтому сегодня по дорогам только Европы их ездит уже более 76 тысяч. В экономически развитых странах это направление является перспективным.

В Беларуси же на сегодня ситуация такова: электромобили не приобретаются населением и юридическими лицами (несмотря на обнуление на два года ввозных пошлин для юридических лиц) по причине отсутствия зарядных станций, а станции не строятся из-за того, что в стране практически отсутствуют электромобили. Как известно, их распространение, как и организация необходимой инфраструктуры, без поддержки государства не обходится нигде в мире. Есть полное понимание проблемы и у руководителей нашей страны. Сделать первый шаг к разрешению создавшейся ситуации взялось ГПО «Белэнерго». Непосредственные исполнители работ — группа научных сотрудников Отдела общей энергетики РУП «БЕЛТЭИ» под руководством Елены ЖУЧЕНКО, которая отвечает на интересующие нас вопросы.

— **Что мы получим в результате?**

— Целью работы является формирование предпосылок для широкого использования электротранспорта в республике и создания необходимой зарядной инфраструктуры, оценка экономического и экологического аспектов использования электротранспорта, снижение стоимости перевозок и уменьшение экологической нагрузки на окружающую среду. В рамках работы будут определены прогнозные количество электромобилей в нашей стране, количество и места расположения зарядных станций, разработана экономическая политика, направленная на стимулирование использо-



Елена Жученко

вания электромобилей населением. По сути, результатом работы станет программа развития зарядной инфраструктуры и электромобильного транспорта в республике.

— **Значит, электромобили в стране появятся после создания заправочной и ремонтной инфраструктуры. Как скоро, на ваш взгляд, это может произойти в Беларуси?**

— Можно было бы действительно говорить о замкнутом круге: нет электромобилей, потому что нет зарядных станций, а зарядных станций — потому что нет электромобилей, если бы отсутствовал сдерживающий ценовой фактор. Электромобиль в 1,5–2 раза дороже аналогичного по классу автомобиля с двигателем внутреннего сгорания. Таможенные платежи на новый электромобиль составляют еще примерно половину стоимости, что делает его совершенно неконкурентоспособным. Поэтому для развития рынка электромобилей в Беларуси необходимо сосредоточить усилия в двух направлениях: развитие инфраструктуры и экономическая поддержка приобретения. В странах, достигших определенного успеха в распространении электромобилей, широко применяются такие механизмы поддержки, как субсидии на приобретение транспортных средств, снижение налогов и пошлин. К примеру, в Норвегии сумма льгот на знаменитый электрокар Tesla превышает его цену. В результате такой экономической политики в этой стране в прошлом году доля продаж автомашин на электрической тяге составила почти 25%.

О широком распространении электромобилей в Беларуси можно будет говорить после появле-



ния эффективных экономических стимулов для владельцев. По предварительным подсчетам, интересное для потенциального владельца соотношение тарифов на электроэнергию и субсидий/льгот при приобретении электромобиля должно быть таким, чтобы обеспечить окупаемость относительно аналогичного по классу и комплектации автомобиля с двигателем внутреннего сгорания за 100 тыс. км пробега. Согласно оптимистичному сценарию развития рынка электромобилей в нашей стране, доля их продаж к 2025 г. составит 16%.

— **Насколько широко вы используете опыт зарубежных стран?**

— Можно говорить о том, что мы начали практически с чистого листа. Для сравнения: в Беларуси почти 3 млн легковых автомобилей, из которых электромобилей менее 30 шт. Общее число существующих традиционных автозаправочных станций приближается к тысяче, а электрических зарядных станций пока единицы. Так что работа предстоит немалая с учетом опыта как самих владельцев электромобилей, так и разработчиков и производителей зарядных станций.

Мы внимательно изучаем происходящее в соседних России и Украине, анализируем методы развития электротранспорта в странах ЕС, США, Китае. В силу особенностей экономической ситуации каждой страны невозможно взять какую-то одну программу, показавшую себя успешной, скажем, в Дании, и без адаптации применить ее в Беларуси. Кроме того, зачастую программы по развитию зарядной инфраструктуры продвигают непосредственно производители электромобилей, та-

кие как TeslaMotors и Nissan. В силу сочетания высокой цены электромобилей, значительных таможенных платежей, отсутствия льгот и относительно низкой покупательской способности населения белорусский рынок не является приоритетным для зарубежных автоконцернов. Вопрос же открытия отечественного производства электромобилей пока находится в стадии проработки и поиска инвесторов.

С определенной долей уверенности можно сказать, что у нас при развитии сети «быстрых» зарядных станций будет использован стандарт CHAdeMO.

— **Известно, что зарядные станции значительно различаются по скорости обслуживания потребителя. Как вы думаете, какие будут иметь приоритет в нашей республике — «медленные» или «быстрые»?**

— Необходимы и те и другие. «Быстрые» и «медленные» зарядные станции различаются не только по скорости обслуживания, но и по стоимости и техническим требованиям к ним. Соответственно, у них разное назначение. «Быстрые» будут устанавливаться на коммерческих автозаправочных станциях, в первую очередь на магистральных трассах, а также в местах скопления людей — торговых, культурных и спортивных центрах. «Медленные» зарядные станции предполагаются размещать в местах относительно длительного пребывания транспорта — около бизнес-центров, на автомобильных стоянках жилых районов, на платных парковках в центре городов. Кстати, в последнем случае предполагается владельцев электромобилей, заряжающих здесь свое

транспортное средство, освободить от платы за парковку.

— **Насколько развитие рынка электромобилей может быть полезно для энергосистемы?**

— Поскольку актуальным вопросом для нашей энергосистемы является выравнивание ночных провалов нагрузок после ввода в эксплуатацию атомной станции, процесс зарядки электромобилей в ночное время может способствовать выравниванию этих провалов. По нашим предварительным расчетам, при развитии рынка электромобилей, согласно оптимистичному сценарию, можно покрыть до 1,5% ночного провала за счет ночной зарядки. Много это или мало — судите сами. По подсчетам наших коллег, для того, чтобы полностью выровнять ночные провалы, необходимо заряжать порядка 1,4 млн электромобилей, что составит более половины всего потенциального числа легковых автомобилей в республике.

— **Будет ли в разрабатываемой концепции уделено внимание такому важному вопросу, как утилизация отслужившего, довольно токсичного оборудования?**

— Вопрос утилизации аккумуляторов является очень сложным. Собственное производство по утилизации аккумуляторов в Беларуси отсутствует. Вопрос его организации уже поднимался Министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды, но для того, чтобы это производство было неубыточным, необходимо, чтобы ежегодно объемы выброшенных аккумуляторов достигали 100 т. Поэтому пока говорить об утилизации преждевременно.

Беседовала  
Светлана СЫСОЕВА

## Европа в 2015 г. увеличила продажи электромобилей на 49%

В 2015 г. на европейском рынке было зарегистрировано более 76 тыс. электромобилей.

При этом в ТОП-4 по количеству «зеленых» авто входят Норвегия, Франция, Германия и Великобритания — на эти страны

приходится около 75% всех продаж за год. Отмечается, что для аналитики оценивали данные за 11 месяцев 2015 г., если же учитывать декабрь 2015 г., то показатели будут выше.

Таким образом, с января по ноябрь в Европе было зарегистрировано 76 300 электри-

ческих автомобилей. Рост по сравнению с 2014 г. составляет 48,5%.

Только на Норвегию приходится более 22 тыс. зарегистрированных «зеленых» авто. Далее идет Франция — чуть более 17 тыс., Германия — 9,4 тыс. и Великобритания — 8,3 тыс.

ecotown.com.ua



**ИНТЕРБЕЛТРЕЙД**

www.zazemlenie.by  
ООО «Интербелтрейд» —  
официальный дистрибьютор  
компании ERICO  
(Electric Railway Improvement Company, США)  
в Республике Беларусь.

**Производство и поставка:**

- элементов заземляющих устройств;
- оборудования для молниезащиты;
- линейной арматуры для ВЛИ 0,4 кВ;
- ленты защитно-сигнальной для защиты кабеля от механических повреждений;
- ленты сигнальной для обозначения кабельных линий, иных инженерных коммуникаций и опасных мест.

ООО «Интербелтрейд»  
Тел. +375 (29) 363 14 36, 755 14 36  
Тел./факс +375 (17) 205 83 89