

До белорусского электромобиля еще далеко

Государственная программа развития электротранспорта будет готова и утверждена до конца года. Об этом заявил первый замминистра промышленности Геннадий Свидерский на пресс-конференции, прошедшей 19 сентября в преддверии Дня машиностроителя.

Любовь БАХУРЕВИЧ

Разработкой госпрограммы занимается Академия наук. До-

кумент будет нацелен не столько на организацию производства электромобилей, сколько на

создание рамочных условий для развития собственной индустрии.

«Это комплексная программа. Она касается нескольких министерств и ведомств, различных институтов Академии наук: это не только машиностроители, но и химики, физики. Мы должны создать всю индустрию производства электромобилей, отрасль и всю научную школу. В Беларуси

есть компетенции в карьерных самосвалах, грузовых автомобилях, а в этой области еще нет. До конца года будет такая программа создана и утверждена правительством. Она будет в первую очередь включать создание научной школы», — подчеркнул Геннадий Свидерский.

Госпрограмма разрабатывается по поручению президента страны.



До белорусского электромобиля еще далеко

с. 1 ►►

Недавно белорусские ученые показали первый прототип отечественного электромобиля. Он был создан на базе машины Geely SC7, серийно выпускаемой на мощностях нового завода «БЕЛДЖИ». Однако до организации производства электромобиля еще далеко. По словам гендиректора ГНУ «Объединенный институт машиностроения Национальной академии наук Беларуси» Сергея Поддубко, ученые взяли кузов SC7, так как рассчитывают, что машина будет максимально белорусской. Правда, переговоры с Geely еще не велись.

«Выбор кузова был продиктован тем, что автомобиль должен быть белорусский, хотя мы могли бы взять любой другой кузов. Чтобы автомобиль был доступным, он должен быть серийным. Хотелось бы, чтобы это была Geely. Пока рано говорить, каким будет в итоге кузов. Электропривод встраивается в любой кузов», — отметил Сергей Поддубко.

По словам Геннадия Свицерского, Geely была готова передать белорусам документацию на Emgrand EV — электромобиль, разработанный на базе того же SC7 и успешно продающийся в Китае. Однако отечественные машиностроители хотят создать собственную машину. Степень ее локализации будет выше и гарантирует доступ на рынок ЕАЭС. Цель может быть даже глобальной: создать в Беларуси компетенции не только для сборки легковых автомобилей, но и для их разработки.



◀ Geely была готова передать белорусам документацию на Emgrand EV — электромобиль, разработанный на базе SC7 и успешно продающийся в Китае, но отечественные машиностроители хотят создать собственную машину. Фото БЕЛТА

Пока же по своим характеристикам отечественный прототип оказался заметно хуже, чем Emgrand EV. Не решена и главная проблема — аккумулятор. У Объединенного института машиностроения есть электропривод, однако пока в Беларуси не выпускается батарея, являющаяся основным компонентом таких машин. Госпрограмма будет включать разработку и аккумуляторной батареи, и других компонентов легковых электрокаров. Кроме того, в документе будут предусмотрены меры по развитию сервисной инфраструктуры, в частности строительство электрозаправочных станций.

Интерес белорусских госорганов к электротранспорту обусловлен не только мировыми

трендами, но и скорым вводом в строй БелАЭС. Производство электроэнергии в стране возрастает, а достаточного количества потребителей пока нет. Между тем Литва намерена блокировать возможные поставки электроэнергии в страны Балтии.

Легковой автопром будет развиваться не только по линии электрокаров. Первый замминистра промышленности заявил, что в самом конце прошлого месяца подписано соглашение, в соответствии с которым в Беларусь придет производитель двигателей для «БЕЛДЖИ»: «31 августа подписано соглашение по производству двигателей для легковых автомобилей. На очереди — производитель сидений».

По словам Геннадия Свицерского, «БЕЛДЖИ» — первое сборочное производство, которое китайская компания создала за рубежом. С самого начала Geely поставила перед своими поставщиками задачу по локализации белорусского автомобиля.

«БЕЛДЖИ» уже выпустил первую промышленную партию автомобилей и не будет останавливаться на достигнутом. Как отметил Геннадий Свицерский, проверены все технологические переделы.

Кроме того, на пресс-конференции была анонсирована возможность появления в Беларуси грузовика с гибридным приводом. Такой модуль уже создан Объединенным инсти-

тутом машиностроения. Дело за производителями, которые должны интегрировать его в свои машины. В случае использования гибридного модуля экономия топлива может достигнуть 20—30 %. В гибридах грузовика дизельный двигатель будет приводить в движение не колеса, а электрогенератор, питающий электродвигатели. В таком режиме достигается оптимальная работа ДВС с минимальным потреблением топлива.

До конца года будет представлена компактная коммунальная машина для уборки дворов. Это совместный проект Объединенного института машиностроения и Мингорисполкома. «К концу года увидим опытный образец», — пообещал гендиректор института Сергей Поддубко.

Компактная машина облегчит уборку дворовых территорий. Кроме того, у нее есть экспортный потенциал. Потребности крупных городов в подобной технике исчисляются тысячами единиц. По словам Сергея Поддубко, в Москве работают несколько сотен таких машин, а в европейских городах — тысячи.

Создаваемая институтом машина универсальна: летом она будет оснащаться пылесосом или поливочным оборудованием, зимой — инструментами и средствами для уборки снега и разбрасывания соли.

Другой вид коммунальной уборочной техники будет выпускать совместное предприятие МАЗа и китайских партнеров. Речь идет о магистральной уборочной машине. ■