

От вольта!



Каковы перспективы белорусского электромобиля

Мир впал в ажиотаж по поводу электромобилей. Модель «Тесла» от Илона Маска стала круче, чем «Роллс-Ройс». В Москве даже появился клуб друзей «Тесла», где, кстати, рулит наш земляк Алексей Еремчук. Среди членов клуба — глава Сбербанка, основатель Тинькофф банка и прочие небедные люди. Что и понятно: «Тесла» стоит от 150 тысяч зеленых. Недешево ценятся и машины попроще. В том числе поэтому

на всю Россию их в год продают меньше сотни, а в Беларуси — единицы. Так что, несмотря на шум в прессе и на различных форумах, встретить электрическую легковушку на улицах хоть Москвы, хоть Минска практически нереально. Разительный контраст, например, с Норвегией, где на 5 миллионов жителей используется 220 тысяч электромобилей. В Беларуси с ее почти 10 миллионами должно быть вдове больше. Почему же прогрессивная новинка остается у нас, по сути, модным девайсом для избранных? Попробуем разобраться.

Цена вопроса

На днях истек очередной срок преференций на ввоз в Беларусь электромобилей, и теперь их продавцам — юридическим лицам надо уплачивать налог на добавленную стоимость и пошлину в размере 17 процентов. Все это, разумеется, будет включаться в розничную стоимость машины. Может создаться мнение, что тем самым условия импорта электромобилей уравниваются с условиями для обычных авто с двигателем внутреннего сгорания. В действительности же требования к экологически более чистому транспорту оказываются куда более жесткими. Вот что отметила в ходе недавнего «круглого стола» на тему перспектив и проблем развития электромобильного транспорта разработчик соответствующей программы БелТЭИ Елена Жученко:

— Таможенные платежи составляют до 54 процентов стоимости электромобиля. Утилизационный сбор в разы выше, чем для машин с двигателем внутреннего сгорания, и может достигать 2.600 долларов. Транспортный сбор находится на уровне обычных машин достаточно высокого класса, оснащенных двигателем объемом 2,5 — 3,5 литра.

В итоге среднеразмерная легковушка-иномарка может обойтись покупателю в 30 — 35 тысяч долларов. Неудивительно, что желающих немного. Ведь переплата в 10 — 15 тысяч по сравнению с традиционной машиной среднего класса в глазах рядового автолюбителя или завтранспортным отделом предприятия не выглядит оправданной при всех преимуществах электрокара: экологической чистоте, бесшумности, простоте технического обслуживания и меньших затратах на «топливо». Нужны более действенные стимулы, желательно экономические, как это делается в развитых странах. Например, прямые субсидии покупателю электромобиля либо налоговые льготы — вплоть до выделения специальных парковочных мест. В выигрыше не только покупатель, но и общество в целом: вредные выбросы сокращаются на миллионы тонн в год. У нас, по подсчетам экономистов, для развития рынка электротранспорта необходимо субсидировать продажу каждого электромобиля в размере 7 тысяч у.е.

Однако пока ситуация развивается в ином направлении, считает директор Департамента по энергоэффективности Минэнерго Михаил Малащенко: «Экономическое стимулирование электротранспорта у нас пока не предусматривается».

Где заправиться?

Не менее проблемно выглядит и ситуация с заправочными, так сказать, станциями для электромобилей. Пока их в стране всего 20. Этого явно недостаточно. И пассажи продавцов о том, что подзарядить электромобиль запросто можно от бытовой розетки, лишь камуфлируют проблему. Где вы найдете такую розетку возле 20-этажной башни? Да и уйдет на такую зарядку 8 часов. Нужны другие технологии, и они, к слову, уже есть в Беларуси.

Так, специалисты ОАО «Витязь» разработали зарядные станции разной мощности: хоть для индивидуального дома, хоть для многоквартирного, хоть для больших заправок типа нынешних АЗС. Все оборудование сделано в соответствии с международными стандартами, позволяет пополнить электробатареи машины всего за несколько часов, а то и быстрее. Правда, изготовлено пока всего два аппарата: один установлен в Витебске, второй — на испытательном полигоне Национальной академии наук. Ясно, что дело пойдет лишь тогда, когда за создание сети электрозаправок возьмется компетентное предприятие. Например, с предложением услуг выступило ГПО «Белоруснефть». По мнению специалистов БелТЭИ, до 2020 года у нас, чтобы электротранспорт мог развиваться, должно появиться более 1.600 «заправочных» станций разного уровня, в первую очередь на главных транспортных магистралях. На все про все нужна относительно небольшая сумма — 12 миллионов долларов. Но кто их выделит? Срочно нужен нормативный документ, который регламентировал бы создание этой, по сути, новой подотрасли. А его разработка затягивается.

Итоги и перспективы

Что же дальше? В зависимости от условий планировщики разработали два сценария развития электротранспорта: оптимистичный и не очень. В соответствии с ними к 2025 году в Беларуси должно эксплуатироваться от 10.000 до 32.700 легковых электромобилей, электробусов и прочей автоэлектротехники. Для сравнения: к этому сроку неугомонный Илон Маск обещает выдать электрический грузовик, а компания «Боинг» — даже среднемагистральный электросамолет.

Зарубежная антитеза приведена не случайно. Беларусь, скажем прямо, в области автомобильного электротранспорта пока в роли догоняющего (за исключением гигантских карьерных самосвалов—«гибридов» БелАЗ), и очень важно, что страна может предложить тут себе и миру. Электробусы «Витовт» от ОАО «Белкоммунмаш» уже прописались на минских улицах и торят дорогу в крупнейшие города России. Но нужно учитывать, что тамошние конкуренты КамАЗ и ЛиАЗ не дремлют. Сможет ли конкурировать с зарубежными образцами электромобиль, разрабатываемый в НАН? Об этом можно будет судить не раньше 2019 года, когда, как прозвучало, появится наш первый электромобиль—такси. Ссылка на то, что «наша» машина будет дешевле, нуждается в пояснении. Дешевле по сравнению с чем? С сегодняшним импортным электромобилем? Возможно. С тем, который появится на рынке в 2019 году? Тут, думаю, с уверенностью никто не может дать однозначный ответ. Наиболее дорогая деталь электромобиля — его «батарейка». Но за последние годы стоимость одного киловатт-часа батареи снизилась с 1.000 до 170 долларов и к 2025 году сократится еще вдвое. Хорошо бы, чтобы наши ученые попали в этот тренд.

Но надо учитывать еще и то, что от научной лаборатории до заводского цеха — дистанция огромного размера. Программа развития электротранспорта на

министерском уровне еще только разрабатывается. Когда же дело дойдет до реального производства? Не проще ли пока наладить сборку электромобилей на совместном белорусско–китайском предприятии «БелДжи», построенном возле Борисова? Ведь китайские партнеры уже выпускают электрическую версию своей легковушки. Ее можно было бы совершенствовать, то есть удешевлять за счет белорусских комплектующих.

Рано или поздно электромобиль у нас, конечно, быть. Потому что запасы нефти, природного газа, угля и всего прочего, из чего можно извлечь горючее для двигателя внутреннего сгорания, истощатся уже в ближайшие 60 — 200 лет. Не хотелось бы, чтобы белорусы в этот момент оказались без реальной альтернативы.

Количество электромобилей (без гибридных):

Китай — 650.000

США — 560.000

Норвегия — 110.000

Россия — 1.200

Беларусь — 100

Преимущества электромобилей:

- не загрязняют атмосферу;
- значительно сокращаются удельные затраты на эксплуатацию;
- менее шумные;
- значительно проще в обслуживании и управлении;
- не требуют регулярной замены масла в двигателе.