

Розетка ветров



Что мешает развитию электромобильного транспорта в Беларуси?

Красивые, быстрые, но непрактичные. Именно так многие оценивают автомобили, работающие от розетки. И дело вовсе не в страхе перед прогрессом. Просто перед автолюбителем, сделавшим выбор в пользу электрокара, сразу встает великое множество проблем. Начиная от того, где его купить и как ввезти и растаможить, до вопросов ремонта, а самое главное — зарядки.

Ведь что будет, если транспорт на пути из пункта А в пункт В вдруг разрядится и встанет вдалеке от зарядной станции? Электричества-то из бензобака другого авто не отольешь!

Станция для рывка



Несмотря на то, что наша страна активно работает в электротранспортном направлении, о больших успехах говорить еще очень рано. Весь электропарк страны не перевалил за отметку в сто единиц, в то время как в Казахстане эта цифра как минимум вдвое, а в Украине — в двадцать раз больше. Не говоря уже о мировых лидерах Китае и США, где число каров на электричестве исчисляется сотнями тысяч. Такие цифры приводит заместитель председателя Госстандарта — директор Департамента по энергоэффективности Михаил Малащенко:

— Сейчас у нас по дорогам ездит около 30—40 электромобилей, ввезенных из-за границы. Кроме того, на улицах страны работают наши электробусы производства завода «Белкоммунмаш». Рывком это назвать нельзя. А ведь даже Россия, которая в сравнении с нами обладает куда большим запасом углеводородного сырья, организывает собственное производство электромобилей и зарядных станций. Уже проходят испытания первого цельнокомпозитного автобуса, масса которого почти на треть ниже обычного. А значит, его пробег увеличен пропорционально массе. Создан также электробус КамАЗ, который может эксплуатироваться в

суровых климатических условиях.

Так в чем же проблема? Ученые НАН недавно продемонстрировали: белорусский электромобиль возможен. Наши промышленники выпустили зарядную станцию собственного производства. В парке «Великий камень» строят предприятие по производству суперконденсаторов. Что же тогда? Эксперты говорят, что развитие электромобилестроения и инфраструктуры под такой транспорт связаны неразрывно. Более того, именно создание сети заправочных станций дает толчок развитию отрасли. На этом моменте заостряет внимание заведующий отделом общей энергетики РУП «БелТЭИ» Андрей Молочко.

Импульс для электрокара

Чего лукавить, сама по себе отрасль развиваться не будет. В конце концов, какой резон менять привычные авто с двигателями внутреннего сгорания на непонятные и дорогие электрокары? В Германии, скажем, в программу развития электротранспорта заложены миллиарды евро, в том числе на скидки покупателям. А как у нас?

Оказывается, ответы на многие вопросы дает проект Программы развития зарядной инфраструктуры и электромобильного транспорта, который, кстати, предусматривает сразу несколько сценариев развития событий — оптимистичный и пессимистичный. Например, по первому к 2025 году по улицам страны будет бегать аж 30 тысяч «авто на батарейках», по второму — втрое меньше. Кстати, в первом варианте выбросы сократятся почти на 170 тысяч тонн эквивалента CO₂, и во втором — на 52,6 тысячи.

Экология экологией, но без экономических бонусов такого результата не достичь. А потому, рассказала разработчик проекта программы, руководитель группы РУП «БелТЭИ» Елена Жученко, есть ряд предложений по созданию благоприятных условий для покупки электрокара. И касаются они льготного кредитования, госсубсидирования, снижения транспортного налога, льготных тарифов на электричество, отмены утилизационного сбора и таможенных пошлин.

Разработчики проанализировали нынешнюю ситуацию и дали свои предложения. Например, сейчас при ввозе электрокара (в зависимости от его возраста) покупатель платит от 48 до 54% пошлины. НДС на более старые авто составляет 20%, но при этом нужно будет платить утилизационный и таможенные сборы.

— Предлагается обнулить таможенные пошлины, НДС, акциз и таможенный сбор на ввозимые авто до появления собственных электромобилей.

Так же страшно заглядывать в документы по страхованию электрокаров. Сегодня оно превышает затраты на автомобиль с двигателем внутреннего сгорания объемом до 3500 кубических сантиметров. Но правильно ли уравнивать в сборах мощный внедорожник и миниатюрное городское электроавто? Поэтому проект документа содержит градацию по оплате.

Цены кусаться не будут?

Во всем мире электрокары становятся делом обычным. С космической скоростью развиваются технологии, а значит, увеличивается объем и снижается стоимость электрических батарей. По прогнозам мирового энергетического агентства, до 2025 года цена на них упадет еще как минимум вдвое. А поскольку аккумулятор занимает львиную долю стоимости самого кара, значительно подешевеет и сам электромобиль.

Но даже с учетом планируемых мер будет ли он выгоден отечественному потребителю с точки зрения цены на электричество? Это пока оно на наших заправках бесплатное, но совсем скоро за него придется платить. Однако, заверяет Елена Жученко, цены кусаться не будут. А с учетом субсидии в 7 тысяч долларов пользование электромобилем и вовсе должно стать выгодным.

И все же, пока нет реальных цифр, ситуацию предсказать сложно. Хотя, например, ГПО «Белоруснефть», которое выступает с предложением стать национальным оператором электронаправления, называет реальные цифры уже сейчас: они готовы обеспечивать тарифы на зарядных станциях в два раза ниже тех, что есть сейчас. Более того, уверяет заместитель генерального директора

объединения Андрей Котик, организация готова к 2025 году покрыть страну еще 176 зарядными станциями:

— Это будет больше, чем в Эстонии. К 2030 году эта цифра будет составлять 1300.

У проекта Программы развития зарядной инфраструктуры и электромобильного транспорта цели еще более амбициозные. Первоначально — 31 станция быстрой зарядки Mode4, между которыми максимум 75 км. Планируется, что они появятся вдоль шоссе с интенсивным движением и во всех населенных пунктах с населением более 100 тысяч человек. Сеть Mode3 должна быть куда как шире — около бизнес-, торговых центров, вокзалов и т. д. На первом этапе планируется 41 такая станция. В целом до 2025 года запланирована установка более 1,5 тысячи станций.

Впрочем, наверное, самый главный вопрос по электромобилям — зачем они нужны? Есть выстроенная система автотранспорта, есть топливо, сеть заправок, автосервисов. Мы к ним привыкли в конце концов. Тем более что авторы документа просчитали: даже при развитии электроавтомобильной отрасли по оптимистичному сценарию (250 млн кВт.ч, или 5% загрузки) существенного влияния на загруженность БелАЭС электромобили не окажут. Чтобы это произошло, показывает расчеты Елена Жученко, по улицам страны вместо всех 45 тысяч автобусов должно бегать столько же электробусов. Да и сама отрасль требует около 12 млн долларов инвестиций.

И все же, по мнению Михаила Малашенко, рассуждая таким образом, мы можем ошибаться:

— Нужно помнить, что электротранспорт развивается неравномерно. Как только страны пройдут определенный рубеж, отрасль начнет расти быстрее. И тогда 250 млн кВт.ч для страны через год-два-три могут вырасти до 1 миллиарда. В целом, по прогнозам мировых агентств, к 2040 году рынок продаж более чем на 50% будет состоять из электромобилей.

Позиция



Сергей Сабук, заместитель генерального директора ОАО «Белорусский народный банк»:

— Наш банк разработал собственную программу по развитию электромобилей. Для поддержки покупателей этих каров и создания сети зарядных станций. Проценты снижены вдвое. Она включает в себя финансовые и нефинансовые инструменты. Так, мы сами пытаемся популяризировать этот вид транспорта. Компания использует такой автомобиль для доставки корреспонденции. Мы установили две бесплатные зарядные станции на проспекте Независимости в Минске. Следующая появится в Гродно.