

Заряд — положительный

В Беларуси стремительно растет доля продаваемых электромобилей: к концу года в стране будут курсировать около 20 тысяч зеленых авто

Количество электромобилей в мире достигло 40 миллионов. Только в минувшем году их мировые продажи приблизились к 14 млн, что составило 18 процентов от всех проданных автомобилей. Подавляющее большинство продаж пришлось на Китай (60 процентов), Европу (25) и другие страны. Согласно прогнозам уже в 2035-м каждый второй проданный в мире автомобиль будет электрическим. Однако отмечается, что важными тормозящими аспектами остаются доступность таких машин и развитие полного комплекса инфраструктуры. А какие тенденции у нас, узнавала журналист «Р».

Всплеск продаж

Абсолютно точно, что в Беларуси также наблюдается рост интереса к зеленому транспорту. Об этом, в частности, говорит статистика официальных продаж новых электромобилей в этом году. Число, по словам экспертов, приближается к 3 тысячам штук, что в разы больше предыдущих лет. А согласно прогнозам в 2025-м эта цифра вырастет в четыре раза, что примерно 25 процентов от общей доли рынка.

Но, конечно, общие цифры намного больше. Ведь значительную долю рынка составляют автомобили, бывшие в употреблении. Именно они стали первопроходцами на дорогах Беларуси, вводит в курс дела заместитель председателя правления Белорусской ассоциации автомобилистов (БАА) Андрей Ткачев.

— Уже в 2022-м, после начала действия стимулирующего использование электромобилей законодательства, электропарк Беларуси вырос до 4 тысяч машин. Этот рост был обеспечен в основном за счет пользователей-энтузиастов, которые рискнули приобрести такие электрокары без сервиса и гарантии, — рассказал эксперт. — А в прошлом году с приходом новых высокотехнологичных китайских брендов с сильными компетенциями начались массовые поставки зеленых автомобилей, и количество электромобилей выросло до 10 тысяч. В 2024-м это уже около 20 тысяч. Таким образом, Беларусь смогла войти в новую автомобильную эру.

Специалист привел важные экологические выгоды использования авто на батарейках. Так, 20 тысяч электромобилей могут обеспечить экономию примерно 40 тысяч тонн нефти. А также они не выбросят в атмосферу нашей страны около 45 тысяч тонн CO₂, которые бы поступили от бензиновых и дизельных собратьев.

Андрей Ткачев подчеркнул, что такие результаты были бы недостижимы без сильной поддержки, которую оказывает данному сегменту государство. Он напомнил, что решающее влияние на ситуацию оказали Указ № 92 «О стимулировании использования электромобилей» и Указ № 447, который ввел дополнительные льготы для юридических лиц, они при ввозе электромобилей освобождались от таможенных пошлин:

— Таким образом, государство на законодательном уровне сделало все, чтобы покупка и владение электромобилем в стране было максимально выгодно для белорусов.

Почему рынок не начал расти раньше? Прежде всего эксперты объясняют это отсутствием на тот момент предложений от официальных дилеров, без которых у потребителя не было уверенности, что он сможет обслужить свой зеленый автомобиль. В этом смысле 2023 год стал переломным.

— Благодаря дружественным отношениям Беларуси и КНР и приходу в нашу страну больших китайских производителей появились выгодные предложения на

покупку электрокаров от официальных дилеров, обеспечивающих послепродажное сервисное обслуживание машин, — поясняет заместитель председателя правления БАА. — Кроме того, если в 2023-м официальные дилеры предлагали всего семь моделей электромобилей, то в нынешнем году — уже 15. А в 2025-м при сохранении льгот мы прогнозируем до 30 предложений для наших покупателей. И это будут именно востребованные рынком авто в доступных сегментах, а не эксклюзивные экземпляры по заоблачным ценам.

Свой электромобиль

Не осталось в стороне белорусско-китайское совместное предприятие СЗАО «БЕЛДЖИ», которое, понимая всплеск интереса к авто на батарейках, стало изучать в этом направлении рынок Беларуси.

— В стране есть уникальная возможность развивать электротранспорт, поскольку у нас работает атомная электростанция, наше государство — компактное, создана инфраструктура для развития этого направления, — отмечает генеральный директор СЗАО «БЕЛДЖИ» Геннадий Свидерский. — Именно поэтому в 2018 году мы начали работы по проверке отечественного рынка на электромобили. И первым электромобилем, который представили, был Geometry C. Таким образом, выяснили, что модель востребована. В 2024-м выводим на рынок новую модель электромобиля премиального сегмента GEELY E-8. Кроме того, готовим модель для массового потребителя, которую планируем вывести на рынок в следующем году. Надеемся, что и в массовом сегменте займем достойное место.

Но и это не все. Ведь немаловажно, имея компетенции в электромобилестроении, создать свой электрокар. Поэтому на базе одной из моделей предприятия в содружестве с белорусскими учеными идет работа над опытно-промышленной партией отечественных электромобилей. Такой подход, когда создается электрическая версия имеющегося авто, по словам главы СЗАО «БЕЛДЖИ», во многом удешевляет и ускоряет реализацию проекта.

— Смысл в том, что этот автомобиль стоит на конвейере, то есть все, что необходимо для подготовки производства по нему, проведено, — пояснил специалист. — И сейчас в Академии наук создается модификация автомобиля уже с электрическим тяговым двигателем. Решив вопросы подготовки электродвигателя, фактически мы закрываем все вопросы производства. Если модель будет конкурентной, нам практически не нужно время на подготовку производства. И затраты на новую машину будут меньше. Надеемся, что это станет началом эры электромобилей нашего производства в республике.

Среди компонентов, которые составляют наибольшую наукоемкость и цену в этом автомобиле, заместитель генерального директора по высокоавтоматизированному электротранспорту ГНУ «ОИМ НАН Беларуси» Александр Белевич назвал электробатарею и тяговый электропривод. И напомнил, что компетенции по производству таких изделий в нашей стране до настоящего времени отсутствовали:

— Вся конструкторская документация, все программное обеспечение, силовая электроника — это разработки нашего института. Еще один важный момент в том, что эта машина будет адаптирована под суровые климатические условия Беларуси. Мы можем усилить подвеску, улучшить коррозионную защиту кузова, а тем самым и батареи. Как известно, разъемы некоторых электромобилей не выдерживают белорусских соляных растворов. Решим и эту проблему. А также отечественный электромобиль получит несколько новое внешнее оформление.

Зеленая инфраструктура

Вера Артеага. Заряд — положительный

Отношение к электромобилям в стране меняется. Это подтверждает и Андрей Ткачев. Однако, по его мнению, пока еще есть ряд сдерживающих трендов для роста электропарка:

— Пока большой процент пользователей, рассматривающих покупку электромобиля, боится, что столкнется с отсутствием инфраструктуры в ежедневной эксплуатации. Заправочные станции в основном привязаны к ДВС-заправкам. А в жилых кварталах или торговых центрах потенциальный пользователь удобную для себя электрозаправку зачастую не находит. Именно развитие этого сегмента создаст психологическую уверенность потенциальных потребителей при выборе электромобиля.

Впрочем, заверяет главный специалист отдела развития бизнеса управления «Маланка» РУП «Беларуснефть» Юрий Григоренко, инфраструктура также реагирует на рост количества электромобилей. По его словам, сегодня зарядная сеть «Маланка» включает в себя более 700 зарядных станций различной мощности, в том числе четыре супербыстрых зарядных комплекса мощностью 350 киловатт:

— Наша сеть обеспечивает около 100 тысяч зарядных сессий в месяц. Примерно 26—28 процентов составляет доля юридических лиц в оказании услуг по зарядке транспортных средств, и в сеть, помимо наших зарядных станций, также интегрировано около 18 партнеров. Если посмотрим на тренды развития, за последние 12 месяцев мы отмечаем рост потребления услуг по зарядке в 2,8 раза. При этом рост количества электротранспорта составляет 2,6 раза, что говорит о том, что сейчас все больше потребителей выбирают электромобиль. Это люди, которые живут в многоквартирных домах и используют общественную зарядную сеть для заправки своих транспортных средств.

По словам Юрия Григоренко, на 1 октября 2024-го в стране зарегистрировано 17,5 тысячи зеленых номеров. К концу года эксперты РУП «Беларуснефть» прогнозируют рост этой цифры до 21—24 тысяч.

— Если тренды будут продолжаться, то вполне вероятно, что к 2030 году мы можем достичь цифры в 300 тысяч электромобилей, — рассуждает специалист. — Это позволит прибавить 1,7 миллиарда киловатт-часов потребления электрической энергии в стране.

Основными гарантиями роста рынка электротранспорта, по мнению Юрия Григоренко, сегодня является именно его доступность как с точки зрения ценового сегмента — стоимости зарядки, так и самих транспортных средств:

— Мы отмечаем, что сейчас около 70 процентов электромобилей находятся в сегменте 15—25 тысяч долларов. Большой импульс направлению придаст льготное кредитование. Также важный аспект для покупки — пробег электромобиля, который позволит беспрепятственно путешествовать потребителю между областными городами, а также возможность быстрой зарядки.

По словам Юрия Григоренко, электромобили — это достаточно перспективное направление в части роста потребления электрической энергии в стране.

Однако, по мнению специалиста, здесь же кроются и проблемы, которые нужно решать. Ведь около 90 процентов потребляемой электрокарами энергии в зарядной общественной сети приходится на дневной период — с 06:00 до 23:00. И это время совпадает с пиками потребления электрической энергии в национальной энергосистеме.

— В части развития РУП «Беларуснефть», а также и наших коллег, думаю, важным направлением будет являться применение систем накопления электрической

Источник: “Рэспубліка” – 2024-10-25

энергии для регулирования нагрузок, создаваемых электротранспортом, — убежден он.

Впрочем, подобные наработки уже предлагает Институт энергетики НАН Беларуси. Так что и эта проблема будет решена.