

М. Ю. Сусаренко

Научный руководитель

Б. В. Сорвилов

*Гомельский государственный
университет имени Ф. Скорины
г. Гомель, Республика Беларусь*

КАКИМ БЫТЬ РЫНКУ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ БЕЛАРУСИ В XXI ВЕКЕ

Эксперты многих консалтинговых и аналитических агентств уверены в том, что надвигается время электрического двигателя.

Это не удивительно, ведь эффективность современных турбодизелей составляет 40%, а общая эффективность передачи энергии от топливного бака к колесам – всего 20%. Эффективность мотора электромобиля превышает 90%, а отсутствие необходимости в сложной трансмиссии делает и общую эффективность передачи энергии от аккумуляторных батарей к колесу близкой к 90%. Эксплуатация электромобиля намного дешевле аналогов на бензине, газе или дизельном топливе, а также бесспорно экологичнее.

На данный момент совокупное количество продаж электромобилей составляет 1% от общего объема продаж, достигло порядка 653 тыс. электромобилей. Это на 40% больше, чем в прошлом году. По итогам продаж семи месяцев 2017 г., продажи электромобилей в мире выросли на 34%.

Согласно прогнозам Bloomberg New Energy Finance, к 2025 г. 8% продаж новых автомобилей и 6% мирового автопарка будут электрическими. Падение цен на батареи, а также государственные субсидии и агрессивный маркетинг автопроизводителей приведет к росту продаж электромобилей во всех основных сегментах легковых автомобилей.

Главная составляющая, на основании которой формируется конечная цена на электромобиль, – стоимость аккумуляторов. В процентном соотношении стоимость аккумуляторов может достигать от 25% до 50% стоимости электромобиля. Согласно исследованию Bloomberg New Energy Finance, с 2016 до 2030 гг. стоимость аккумуляторов для электромобилей должна упасть на 77% благодаря активному развитию сегмента, разработке новых технологий и большему объему производства.

Немаловажную роль играет ужесточение национальных законодательств. Это стимулирует развитие данной индустрии. Недавно ряд стран (Франция, Великобритания, Германия, Индия, Нидерланды, Испания, Греция, Норвегия) официально объявил о том, что к 2040 г. сократят до нуля атмосферные выбросы от дорожного транспорта.

К 2025–2030 гг. ряд крупных автопроизводителей (Volvo, Jaguar-Land Rover, Volkswagen, Ford) электрифицирует свои модельные ряды [1].

Прогнозы многих аналитических компаний сходятся в том, что производство и продажи электромобилей неуклонно будут расти. Мировые автопроизводители уже накопили в этом направлении достаточно опыта. Во многих странах мира на правительственном уровне принимаются программы развития электротранспорта в крупных городах.

В Республике Беларусь по состоянию на 1 января 2017 г. эксплуатируется 3,2 млн автомобилей, парк электромобилей составляет порядка 100 машин.

Загрязнение атмосферы автомобильным транспортом с двигателями внутреннего сгорания составляет 23,4%.

Прогноз развития электромобилей в Республике Беларусь до 2025 г. основан на данных Международного энергетического агентства и Bloomberg New Energy Finance с учетом прогноза развития электромобильного транспорта в странах Содружества Независимых Государств.

Рост количества электромобилей в Республике Беларусь к 2025 г. составит 10–50 тыс. шт., обеспечит суммарное потребление электроэнергии от 40 до 200 млн кВт/ч. Это приведет к снижению выбросов от 50 до 200 тыс. т CO₂-экв. [2].

Опыт развития зарубежных стран указывает, что отправным местоположением в процессе увеличения количества электромобилей являются крупные города.

В Республике Беларусь рост количества электромобилей в первую очередь будет происходить в г. Минске. Количество электромобилей в областных центрах Республики Беларусь будет постепенно увеличиваться, но более низкими темпами, по сравнению с г. Минском. С учетом транзитивности транспортных коридоров Республики Беларусь, а также возможности для владельцев электротранспорта перемещаться между основными городами формируется необходимость в покрытии основных автомагистралей страны зарядными станциями с шагом 50–70 км.

Наиболее удачными местами установки зарядных станций являются вокзалы, аэропорты, общественные места с наибольшей концентрацией людей (торговые центры, спортивные объекты).

Места размещения зарядных станций необходимо определять с учетом удобства пользователей, генерального плана города и близости к электрической инфраструктуре. Чем более удалены электрические сети от предполагаемого места зарядной станции, тем более дорогие затраты на установку.

Тип зарядных станций необходимо определять с учетом продолжительности стоянки в конкретном месте.

Для успешного развития зарядной инфраструктуры для электромобильного транспорта необходимо эффективное отраслевое законодательство, действующее на транспорте, в энергетике; налоговое, бюджетное, инвестиционное законодательство; законодательство об административных правонарушениях.

Создание надлежащей нормативной правовой базы для внедрения электромобилей относится к одному из важнейших направлений государственной поддержки данной отрасли.

В Республике Беларусь принят ряд нормативно-правовых актов, стимулирующих развитие электромобилей и их инфраструктуру. Одним из них является программа развития сети автозаправочных станций в стране на 2016–2020 гг., предусматривающая установку на существующих и проектируемых автозаправочных станциях зарядных устройств для электромобилей.

Стратегия по снижению вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух Республики Беларусь на период до 2020 г. предполагает модернизацию и организацию новых технологий проектирования и производств электромобилей, а также развитие системы проката автомобилей, в том числе мест стоянки и проката электромобилей.

Для дальнейшего развития рынка электромобилей и зарядной инфраструктуры необходимо внести изменения в существующие нормативно-правовые акты [2].

Список использованной литературы

1. **Официальный** сайт Блумберг Нью Енерджи Финанс [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://about.bnef.com>. – Дата доступа : 06.10.2017.
2. **Официальный** сайт Научно-исследовательского и проектного республиканского унитарного предприятия «БЕЛТЭИ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://beltei.by>. – Дата доступа : 03.10.2017.

В. В. Филинюк

Научный руководитель

И. Н. Новикова

*Белорусский торгово-экономический
университет потребительской кооперации
г. Гомель, Республика Беларусь*

МИРОВОЙ ОПЫТ СТИМУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ МАЛОГО БИЗНЕСА

В любом развитом государстве помимо крупных корпораций присутствует малый бизнес. Он является массовой, динамичной и гибкой формой экономической деятельности. Именно в секторе малого бизнеса сосредоточивается основная масса национальных ресурсов, которые являются питательной средой для среднего и крупного бизнеса.

Малый бизнес является самым распространенным в мире бизнесом. В большинстве ведущих стран он способствовал политической и социально-экономической стабилизации, а также созданию среднего класса (Франция, Канада, Испания); преодолению рецессии (Израиль, Соединенные штаты Америки (США)); созданию новых рынков (Мексика, Канада, Сингапур, Япония); последовательному проведению реформ (Китай, Словакия). Поэтому исследование мер поддержки малого бизнеса в мировой практике и возможность его применения в Республике Беларусь являются весьма актуальными.

Одним из ключевых направлений развития экономики Беларуси на современном этапе является развитие малого бизнеса. Особый интерес приобретает рассмотрение зарубежного опыта финансовой поддержки и налогообложения малого бизнеса, использование которого у нас будет способствовать выведению малого бизнеса на новый качественный уровень.