

ЗАРЯД НА БУДУЩЕЕ

Илья КРЫЖЕВИЧ

■ В Синеокой будут производить электромусоровозы и электрические автобусы для аэропортов.

Рост инвестиций в электротранспорт не сбавляет темпов. Ведущие автоконцерны планируют переход на стопроцентное производство электрокаров в 2030 году. В Беларуси также не упускают из внимания мировой тренд. Перспективы отрасли эксперты обсудили во время круглого стола «Электрический транспорт: реальность и перспективы» на форуме Energy Expo.

НА ЗАМЕНУ КОРЕЙСКИМ ДЕТАЛЯМ

НАН Беларуси активно работает с Министерством промышленности над проектами по изготовлению компонентной базы для электротранспорта.

- Объединенный институт машиностроения НАН разрабатывает электромусоровоз совместно с МАЗом. Он будет малолитражным. Также мы работаем над электрической версией перронного автобуса для аэропортов, рассказал генеральный директор института Сергей Поддубко.

Разрабатывают и новые компоненты для электромобилей разных сегментов:

- Мы работаем над современным электроприводом для высокоскоростного тягового электродвигателя с жидкостным охлаждением и с коробкой передач. Она серьезно повышает возможности электропривода тяжелого электротранспорта. Также собираем батареи любой конфигурации, ячейки для них покупаем в Корее.

А потом оснащаем их своей управляющей электроникой.

В перспективе - более глубокое освоение производства питающих элементов:

- Мы провели переговоры с представителями «РЭНЕРА».



Этот красавец будет увозить бытовые отходы.



Не только экономичный, но и компактный. Проблем с парковкой не будет.

Александр КУЛЕВСКИЙ/ИД «Беларусь сегодня»

Компания планирует выпускать собственные аккумуляторные ячейки. Со временем мы будем использовать компоненты уже российского производства.

Также занимаются созданием асинхронного тягового электродвигателя на 130 киловатт:

- Его уже произвел завод «Могилев-лифтомаш». Освоили производство синхронных двигателей. Хотим создать модельный ряд таких двигателей с системой управления. Этот проект запущен и сегодня в реализации. Разрабатывается и гамма редукторов, коробок передач разных типов. А также моноблок силового электропривода для электрогрузовиков и электробусов мощностью до двухсот киловатт.

ИЗ БЮДЖЕТНОГО СЕГМЕНТА

В прошлом году на белорусский рынок выпустили модель электрокара Geely Geometry C:

- Практически весь год проходила серийная эксплуатация этого авто-

мобиля. Отзывы по рынку положительные. Решили в конце года направить в дилерские центры больше машин, чтобы на рынке в следующем году их количество росло. Запас хода электрокара - 550 километров, все необходимые параметры обеспечены. У нас было единственное пожелание - нужно обратить внимание на более дешевые модели, - пояснил директор предприятия «Белджи» Геннадий Сви́дeрcкий.

Для бюджетного сегмента вели переговоры с компанией JAC. В результате уже завезли две модели E10X, провели их испытания:

- У них более скромные параметры: пробег 310 километров, мощность

В ТЕМУ
В мире электротранспорт развивается очень динамично. С начала года произвели 4,72 миллиона электромобилей. До конца 2022-го цифра составит 6,5 миллиона. Последние два месяца в объеме продаж легковых авто десять процентов занимают электрокары.

двигателя в 61 лошадиную силу, но и цена ниже. Она, по нашим оценкам, может составлять около двенадцати тысяч долларов. Завод «Юнисон» в будущем представит эти авто.

Также появилась новая бюджетная версия Geometry E. Сейчас с Geely ведут переговоры, чтобы получить документацию по этим авто и адаптировать их.

- У Беларуси есть уникальная возможность присоединиться к динамике производства и эксплуатации электромобилей. Протяженность наших дорог относительно небольшая. Их качество хорошее. Есть необходимая инфраструктура. Но присутствуют и сдерживающие факторы. Нашему заводу за пять лет пришлось полностью обновить модельный ряд, и затраты нужно окупать. Мы не можем шагать широкими шагами, но электротранспорт для нас приоритетная задача, - резюмировал Геннадий Сви́дeрcкий.

ДОСЛОВНО

Александр МАРКЕВИЧ, член Комиссии ПС по безопасности и обороне:



house.gov.by

- Перво-наперво нужно заинтересовать потребителя, чтобы он купил электромобиль, который на двадцать-пятьдесят процентов дороже обычного. Для этого нужно стимулировать покупателя. В Китае, некоторых других странах мира для этого компенсировали часть цены либо давали аккумуляторные батареи в аренду с рассрочкой платежей.

Вторая проблема - небольшой ресурс электромобиля и развитие сети зарядных станций вне крупных городов. Для жителей мегаполиса, которые практически не покидают своего города, это не имеет такой важности, как для большинства населения страны, уезжающего на далекие расстояния по служебным и личным делам. Требуется дальнейшее совершенствование сетей, грамотная логистика их размещения.

В Беларуси и России нет собственного серийного производства аккумуляторных батарей для электромобилей, а на них приходится до половины стоимости нового авто.

Нужно в рамках союзных программ решать эти проблемы на основе имеющихся возможностей и промышленной базы, используя взаимовыгодные для государства и граждан кооперационные и финансовые инструменты.

Вера АРТЕАГА

■ На белорусском рынке уже 67 процентов отечественных препаратов.

Высокий показатель гарантирует лекарственную безопасность страны. При этом каждый год большую часть белорусской фармпродукции экспортируют. Это приносит в бюджет до двухсот миллионов долларов. И цифры растут.

- Лекарства экспортируют в 37 стран мира, но лидером была и остается Россия, куда поставляют около семидесяти процентов от общего количества, - рассказал директор Управляющей компании холдинга «Белфармпром» Сергей Казакевич.

И сейчас одна из главных задач предприятия - импортозамещение:

СВОЯ ТАБЛЕТКА БЛИЖЕ К ТЕЛУ



Сябры умеют делать лекарства, которые так же хорошо помогают, а стоят дешевле.

БелТА

- Белорусские препараты не просто дешевле импортных. Появление любого нашего аналога на рынке приводит к снижению стоимости импортного

препарата. Когда мы создали лекарство, замещающее препарат - лидер продаж 2021 года, цена оригинального заметно упала. За восемь ме-

сяцев аналогов этого лекарства продали вдвое больше. Вот оно, импортозамещение в действии.

Большой вклад внесли и ученые. По словам руководителя научно-производственного центра «ХимФармСинтез» Института биоорганической химии НАН Беларуси Елены Калиниченко, организация активно сотрудничает и с предприятиями фармотрасли, и с холдингом:

- В целом в нашей стране, несмотря на непростое время, фармпромышленность выстояла и продолжает развиваться. У института в этом году практически завершены две разработки - это импортозамещающие онкопрепараты, которые прежде стоили стране десятки миллионов долларов. Плани-

руем уже с начала следующего года выйти с ними на рынок Беларуси.

В этом году цены на лекарства в республике выросли на 6,8 процента.

- Это значительно ниже, чем показатели других отраслей промышленности. Наше предприятие проводит социально ориентированную ценовую политику, - пояснил Сергей Казакевич.

«Белфармпром» планирует развивать инновационное направление:

- Например, биотехнологический сектор. Вакцинное производство, выпуск препаратов на основе моноклональных антител. Кроме того, большое внимание уделим развитию собственной сырьевой базы, фармсубстанций.

НА ЗДОРОВЬЕ