




01 Мај, 2017  
0.3084

- [Маркетинг](#)
- [Импресум](#)
- [Контакт](#)
- 
- 
- 



- [Економија](#)
- [Финансии](#)
- [Македонија](#)
- [Агробизнис](#)
- [Анализа](#)
- [Мои пари](#)
- [Балкан](#)
- [Свет](#)
- [Стил](#)
- [Колумни](#)
- [Инвестиции](#)

пр: економија  
[Search](#)

GRNT 669.96 -1.35%  KMB 2501.78 -0.54%  LOZP 2100 0%  MPT 27011.39

## АВТОМОБИЛ НА СТРУЈА: Колку е исплатлив и за чиј џеб?



Објавено во: [Економија](#) 05 Октомври, 2015

- Like 0
- Share 0
- Tweet
- Share



На 18ти септември, на Машински факултет – Скопје при Институтот за МКММ и возила се отвори „ЕКСПО-саем за електрични возила во Македонија“. Првото возило, кое било конверзирано од мотор со внатрешно согорување во возило на струја било регистрирано лани, во декември. Во моментот во земјава има 30 електромобили, но дали има инфраструктура за нивно функционирање и поддршка? Колку електричните возила можат да бидат применливи и во јавниот превоз? **Автомобил на струја – предности и можности** Првото возило на електричен мотор во Македонија, на пазарот беше продадено годинава, чинело 26 000 евра. Во моментот, на улиците во земјава се возат околу 30 електромобили на електрична енергија. Дополнително, во текот на 2014 и 2015 година се преработени повеќе возила од класични во електрични, кои се технички испитани и хомологирани и можат да се сретнат по нашите улици. Тука се и повеќе мотори кои се преработени и се водат како електроскутери. Сите тие се дел од вкупниот број на електромобили. Од невладината организација „Електромобилност“, сегашната состојба со бројот на електрични автомобили и хибриди, ја оценуваат како солидна, но сепак,



посочуваат дека земјава има поголем потенцијал за развој на овој сегмент од автомобилската индустрија.

„Сметаме дека во Македонија има потенцијал за правење електрични возила и според нашите истражувања најинтересни се возилата под 500 килограми и под 7 киловати. Оценката е дека бројот на електрични возила би можела значително да се подобри со низа мерки како што се: намалување на давачките како патарини, паркинзи, регистрации и друго“, вели електронерегетичарот Кирил Минанов. Иако првично, електричните возила се поголема еднократна инвестиција, тоа вложување, според пресметките, се покажува како исплатливо, вели Минанов. При пресметката во животен век на возило со мотор за внатрешно согорување споредено со електромобил за десет години експлоатација за просечно поминати 100000 километри, вкупните трошоци од иницијално купување и одржување на возилото се поголеми за сегашните, класични возила со внатрешно согорување. „Доколку се спореди колку електрична енергија ќе биде потрошена во животниот век на возилото од 10 години ако се возат во просек десет илјади километри и ако тоа се спореди со потрошената енергија доколку имаме мотор за внатрешно согорување, тогаш математиката е интересна да се размисли. Електромобил ќе потроши приближно 1000 евра за 100000 километри, а возило од иста класа со бензински или дизел мотор ќе потроши дуцло од иницијалниот трошок за купување на возилото со што може да дојдеме до компензирачката цена зошто електричното возило чини повеќе во старт“, вели Минанов и додава: „Потребно е да се мултиплицираат бројките за бројот на години по број на поминати километри по цена на гориво за двете варијанти и ќе дојдеме до правите бројки. Тоа не доведува до размислување дека иницијалната инвестицијата во електромобил е исплатлива, особено што и одржувањето е радикално поефтино на годишно ниво за разлика од класичните возила кои ги гледаме на улиците секојдневно. Зар има возач/ка кој/а што размислува за трошоците за гориво и одржување на возилото во животниот век во моментот кога го купува возилото?“ Од невладината организација сметаат дека треба да се размисли за креирање на програма за стимулација за првите 5.000 електрични возила и 5.000 полначи за приватни лица непходни за полнење. **Јавен транспорт на струја** Европската комисија на почетокот од годината пр електрификација на транспортот ја постави како приоритет – со препорака за сите влади во Европа да спроведат стратегии на државно и локално ниво поврзани токму со имплементирање на процесот на електрификацијаво транспортните



политики.

Според домашната експертска јавност, и во

Македонија е можно развивање на ваква политика во јавниот транспорт, но потребна е сериозна стратегија, пристап и волја. Според оценките на невладината „Електромобилност“, таргет треба да биде јавниот автобуски и железнички превоз. Според анализата на „Електромобилност“, за ре-електрификација на Македонија и градба на инфраструктура и мрежи во мрежи како поддршка на исток-запад коридорот за Македонски железници потребни се најмалку 5 трафостаници на 110 киловолтно напонско ниво кои ќе бидат градени на секој 50 километри од трасата. „Во бившата држава, МЖ имаше искористеност на капацитетите на железницата до 50 проценти со тогашната индустрија, а денес искористеноста е околу 10 проценти. Железница се гради за масивен транспорт и поддршка на индустријата која Македонија споредбено со поранешните времиња, ја нема. Но, кој би бил мотивот тоа да го направиме иако немаме индустрија која во такъв случај би била поддржана? Ќе ја градиме Македонија и ќе градиме јавен транспорт со електрични траси низ цела Македонија за да го електрифицираме комплетниот транспорт што долгорочно ќе донесе низа благодети. Сметам дека е многу лошо што владата повторно купува хибридни локомотиви. Паметно е континуирано повеќедецениско вложување во железница која ќе се вози електрично, да рече секоја година најмалку по 50 до 75 милиони евра во инфраструктура, исклучиво електрификација“ – вели Минанов.



На прашањето, дали беше можно и колку беше изводливо дел од новите автобуси да беа на струја, Минанов вели: „Прашање за сите кои ќе раководат со град Скопје во иднина: Зар не беше pametно од сите даблдекери за Скопје, барем половина да беа нископодни електрични автобуси поддржани со соодветна полначка инфраструктура како посериозен влез во електромобилноста? Принципиелно одговорот е да, но мора тоа и да се практикува при секоја идна набавка на градски возила од сите калибри. Така што



би поентирал, тука се направи огромна грешка.“

Во Македонија, според невладината организација, веќе постои одредено ткиво во приватниот сектор од кој може да се направи конзорциум според светските модели за производство на делови за електромобилна индустрија. Тој конзорциум треба вклучи најмалку 10 компании кои поединечно ќе се обврзат да го поддржат процесот со знаење, проектирање, развој и градба на делови од електрични возила. Би се вклучиле постоечки Институту од Македонските универзитети како и невладини инженерски организации, како и компании од електромашинство, развој на софтвер, дизајн и градба, при што иновациите кои би се појавиле би ги користеле компаниите кои ќе бидат дел од тој Конзорциум и нема да имаат право да ги отуѓуваат туку би ги користеле за свои потреби и за свој развој, но во прва линија тоа би бил придонес за малку поинаква заедничка соработка и градба на електрични возила во Македонија. Каква е состојбата со возилата на електрична енергија во Европа, колку државите се подготвени да го субвенционираат технолошкиот развој чиј крен ефект не се само заштедите, туку и заштитата на човековата околина? На оваа тема следува нова, компаративна анализа што “Фактор“ ќе ја објави утре. Р.Ф.



## Спонзоран линк

[Дали сакате да добиете 50€ реални пари за тргување на глобалниот финансиски пазар и започнете да заработувате пари? Регистрирајте се овде и почнете да тргувате со 50 евра на светската берза.](#)

## Можеби ќе ве интересира

[Минималната плата ќе се зголеми - кога и за колку?](#)

## Минималната плата ќе се зголеми - кога и за колку?