

ИНВЕСТИЦИИ В СФЕРУ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

ЗАДАЧИ И ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ БИЗНЕСА

АНАТОЛИЙ ШАРШУН,

директор Департамента по ценным бумагам Минфина

Для субъектов хозяйствования тематика привлечения дополнительного финансирования никогда не потеряет своей актуальности. Инструменты рынка ценных бумаг также призваны помочь компаниям привлечь денежные ресурсы. Выйти с предложением облигаций или акций реально не только для внутренних, но и для иностранных инвесторов. Действительно, перспективные бизнесы (та же сфера электротранспорта и смежные отрасли) будут пользоваться востребованностью со стороны инвесторов практически из любых государств.

НОВАЯ ЭПОХА

Ключевыми сегментами экономики, определяющими дальнейшую динамику потребления энергии в мире в средне- и долгосрочном периоде, станут дата-центры, в первую очередь обслуживающие технологии искусственного интеллекта, индустрия кондиционирования и электротранспорт. Соответствующие тенденции актуальны и для Беларуси. Описанные направления интересны для нас и с точки зрения наличия профицита генерирующих мощностей, которые необходимо задействовать.

Насколько широко они распространены в Беларуси? Например, в 2024 году в РБ на первичном рынке реализовано более 3,5 тысяч электромобилей (8% от их общего количества), что почти в восемь раз больше, чем годом ранее. К концу 2025 года их общее число составило около 50 тысяч, а в ближайшие пять лет, при сохранении всех стимулов, показатель может повыситься уже до 300 тысяч. По предварительным оценкам, использование электроэнергии транспор-

том сложится в размере порядка 1,5 млрд кВт·ч.

Динамика роста, прежде всего, обуславливается постепенным выравниванием цен покупки и владения между автомобилями с двигателем внутреннего сгорания (ДВС) и электромобилями (EV).

Специфическими для РБ ключевыми факторами, подогревающими внимание к EV, конечно же, являются установленные ранее преференции по ввозу новых электромобилей без уплаты таможенных пошлин и НДС, а также ряд других стимулирующих мер, определенных на уровне налогового законодательства и системы регулирования дорожного движения.

Недавние решения (декабрь 2025 года) о продлении льготы по НДС и инвестиционному вычету по налогу на прибыль с правом на беспошлинный ввоз в 2026 году в Беларусь 20 000 «чистых» электромобилей (без ДВС) подтверждают заинтересованность государства в опережающем прогрессе отрасли. Однако нет сомнений в том, что **тренд на**

электромобилизацию сохранится даже при отмене льгот и преференций, которые лишь влияют на динамику процесса, но не способны остановить его.

ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

В бытовом плане и коммерческой деятельности для каждого человека и организации важной задачей при эксплуатации EV становится доступность сопутствующей инфраструктуры и удобство ее использования. Основными влияющими на комфорт факторами здесь становятся загроуженность станций, скорость и индивидуальные предпочтения. Все мы хотим тратить минимум времени на «лишние» действия, иметь возможность оставлять электромобили, подключенными к платформам столько, сколько удобно, исходя из собственного графика, в том числе возле дома на ночь.

В определенной степени минимизируют проблемы приложения локальных компаний для планирования публичной зарядки. Однако в условиях дефицита инфраструктуры ответ на вызовы все же находится в увеличе-

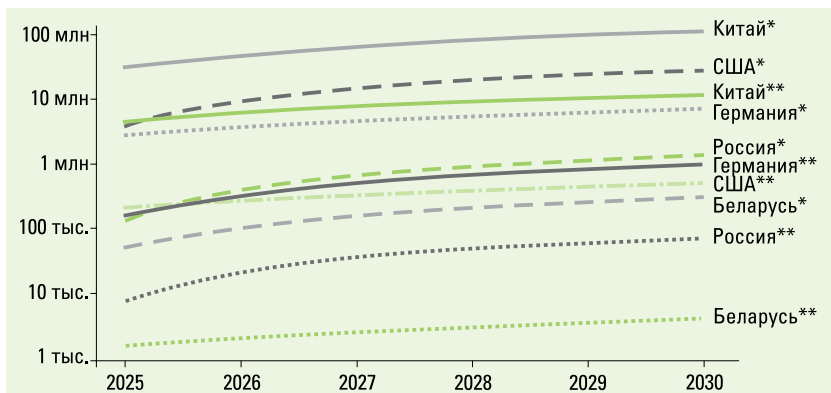
нии количества станций с параллельным внедрением технологий искусственного интеллекта в логистику человека и бизнеса. Последнее означает максимальную индивидуализацию предложения зарядиться в конкретное время и месте на основе анализа не только информации о загруженности инфраструктуры и ее мощностей, но и сведений об персональных поведенческих паттернах (оставшемся уровне заряда, передвижении, привычках и т.д.).

Эволюция зарядных процессов движется к концепции Plug&Charge (подключай и заряжай). Действия человека ограничатся лишь подключением и отключением. Все остальные этапы: идентификация автомобиля, пользователя, платежные операции – переводятся в автоматический режим, оставляя гражданину опцию быть уведомленным об окончании сессии и списании денег. Здесь у РБ еще огромное поле для совершенствования, включая связанные отрасли.

Внедрение искусственного интеллекта на транспорте тоже влияет на вектор развития зарядной инфраструктуры. Через десять лет беспилотные технологии класса 5 (полностью автономный режим движения) обретут массовый характер: помимо общественного транспорта, это роботакси и грузовые электро-мобили-доставщики. Следовательно, возникает потребность в безлюдных технологиях подключения к зарядным станциям.

Таким образом, **транспортная индустрия находится на этапе радикальной трансформации** и требует повышенных инвестиций в инфраструктуру. Стратегические планы разных стран свидетельствуют о том, что расширение сети традиционных заряд-

РИС. 1. ПРИМЕРНЫЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОГНОЗЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА EV И ПУБЛИЧНЫХ ЗАРЯДНЫХ ТОЧЕК В ОТДЕЛЬНЫХ СТРАНАХ ДО 2030 г.



*Количество EV.

**Количество зарядных точек.

Источник: авторская разработка на основе публичных данных.

ных станций пока остается основным приоритетом. Речь идет о равномерно распределенных индивидуальных точках и электрохабах, позволяющих одновременно и быстро обслуживать множество автомобилей в одной локации.

Одновременно в мире происходит внедрение инновационных технологий. Улучшаются системы поддержания заряда электротранспорта через монтаж индукционных катушек в дорожное полотно, которые уже стали реальностью в ряде государств. Реализация инициативы снизит зависимость от импорта аккумуляторов и составляющих их основу редкоземельных металлов.

Ограниченность в собственной добыче полезных ископаемых вкуче с повышением важности атомной энергетики и разнообразием промышленного потенциала обуславливают целесообразность **активного включения белорусских предприятий в процессы электрификации транспорта** и создания современной инфраструктуры. Принимая во внимание масштабы трансформации, собственных ресурсов организаций для опережающего прогресса в рассматриваемой

области явно недостаточно. **Требуется дополнительное финансирование.**

ДЕНЕЖНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Министерство финансов как регулятор рынка ценных бумаг (РЦБ) ведет постоянную работу над тем, чтобы инструменты на нем были востребованы компаниями и помогали им находить ликвидность. Важнейший стратегический фактор здесь – возможность получения денежных ресурсов через облигации с освобождением доходов владельцев средне- и долгосрочных бондов от налогообложения. Соответствующий режим применяется и к иностранным инвесторам из всех государств. Озвученными подходами дан четкий сигнал о привлечении в экономику «длинных» денег. Принципиально важно также сохранить стабильность правового регулирования и обеспечить защиту инвестиций в целом.

Статистика свидетельствует о результативности мер по «удлинению» сроков заимствований. На **внутреннем РЦБ** находится 623 выпуска **облигаций** предприятий и банков на сумму **26,3 млрд BYN**. Из них 98% (612 на 23,6 млрд BYN) имеют срок обра-

щения более одного года. Долгосрочными (более пяти лет) являются 338 размещений на 18,9 млрд BYN. Последние все сильнее доминируют: их доля с 2020 по 2025 год повысилась с 61 до 72% от общего объема.

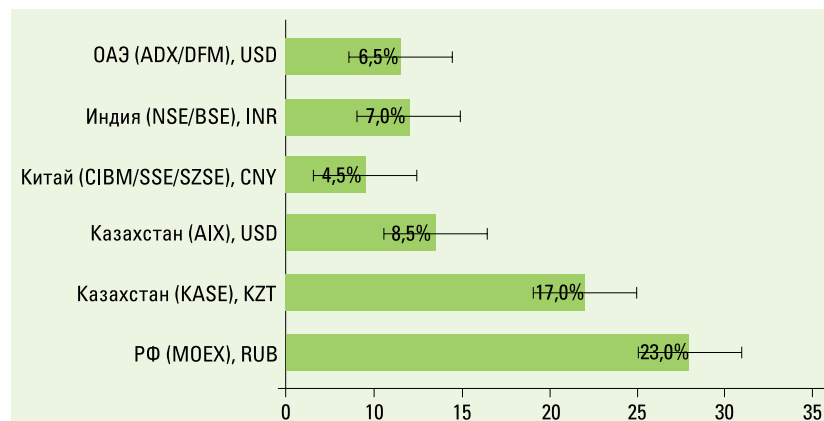
В разрезе эмитентов цифры означают, что для 173 предприятий и банков РЦБ позволил обеспечить разумное средне- и долгосрочное финансовое планирование. Проекты в сфере электротранспорта как раз относятся к таковым. Дополнительный импульс тут могли бы дать меры стимулирования репатриации денежных ресурсов из иностранных инструментов в ценные бумаги белорусских эмитентов.

Помимо стоимости заимствований, для любого эмитента значение имеет скорость абсорбции выпуска. **Ограниченная емкость внутреннего финансового рынка обуславливает необходимость расширения горизонта спроса и поиска иностранных инвестиций.** Это целесообразно делать и с использованием ценных бумаг.

Приоритет стратегии РЦБ до 2040 года – стимулирование выхода отечественных организаций на иностранные рынки. Уже сделан ряд небольших, но важных шагов.

Для российского вектора действует Соглашение о проспектах, в соответствии с которым белорусские эмитенты, имеющие отчетность по МСФО, избавлены от требования повторной регистрации проспектов в РФ. В рамках ЕАЭС завершаются обязательные процедуры для вступления в силу Соглашения, предусматривающего упрощенный допуск к торгам на биржи государств объединения ценных бумаг, находящихся в высшей категории листинга. Осталось ра-

РИС. 2. ПРИМЕРНЫЙ РАСЧЕТ ТЕКУЩИХ СТАВОК ПО КОРПОРАТИВНЫМ ОБЛИГАЦИЯМ НА БИРЖАХ ОТДЕЛЬНЫХ СТРАН



Источник: авторская разработка на основе публичных данных.

тифицировать международный договор в Казахстане.

Обеспечено подписание документов о сотрудничестве с рядом иностранных регуляторов РЦБ, в том числе из стран ЕАЭС, Китая, Индии. Договоренности могут способствовать размещению ценных бумаг белорусских эмитентов на фондовых биржах данных государств.

Эмитентам при выходе на внешние рынки с большой долей вероятности понадобится установить ставку выше средней. Соответствующий принцип, как правило, касается любой зарубежной компании. Впрочем, в ряде случаев все равно цена заимствования окажется ниже, чем в Беларуси.

Успешность эмиссии за границей во многом зависит от наличия у компании торговых и иных экономических связей по основному виду деятельности с контрагентами из данного государства. Проще говоря, имеет значение узнаваемость бренда на иностранном рынке, а также широта понимания сущности бизнеса среди населения, финансовых и иных деловых институтов. Реализация какого-либо проекта (в том числе в области электротранспорта) в другой стране

позволяет использовать соответствующее обстоятельство с пользой для эмитента, генерируя конкретный интерес локальных инвесторов. Однако, действуя на зарубежных рынках, важно обеспечить **логичное распределение добавленной стоимости между национальным и внешним контурами.**

Фундаментальным вопросом при выходе белорусских организаций на зарубежные рынки стоит назвать желание самой организации хотя бы проработать процесс размещения. Реально нацеленные на мобилизацию ресурсов за рубежом компании успешно воплотили идею в жизнь. Отчасти проблематика находится в плоскости широкого разъяснения механизмов использования доступных инструментов. Регулятор совместно с отраслевыми органами систематически проводит не только комплексную работу по их совершенствованию, но и адресное взаимодействие с субъектами хозяйствования, которые могли бы продолжить практику привлечения иностранного фондирования.

Конъюнктура долговых рынков ближайших соседей пока не способствует получению деше-

вых займов. Но в деле замены долгового финансирования по-прежнему есть альтернативы.

Справочно. В 2024–2025 годах в мире проведено более 2 тысяч IPO на 240 млрд USD.

Многие основатели и первоначальные собственники компаний у ближайших соседей и в мире давно изменили подходы к видению стратегического развития и доказали **эффективность IPO** (Initial Public Offering – первичное публичное предложение акций), с сохранением за собой определенных пакетов акций, а в некоторых случаях и контрольных.

В контексте электротранспортной отрасли в последние пять лет в разных форматах осуществлялось размещение акций, известных и белорусским покупателям: Li Auto, Leapmotor, XPeng. Первой публично торгуемой компанией, специализирующейся на зарядной инфраструктуре, стала в 2021 году американская ChargePoint Holdings.

В 2025 году пионер внедрения систем беспроводной зарядки электротранспорта – израильская Electreon пошла тем же путем. Выпустили акции Mobileye, Lyft и WeRide, продвигающие «беспилотные» технологии управления транспортом. В России в 2022 и 2024 годах было успешно проведено IPO кикшерингового сервиса электросамокатов Whoosh и каршерингового «Делимобиль». В целом в России в 2024–2025 годах проведено около 20 IPO.

Популярность подобного варианта финансирования логична. С одной стороны, размещение акций снижает долю текущих владельцев, но с другой – не увеличивает долговую нагрузку на предприятие. Многообещающие

проекты (а имеющие отношение к EV именно они и есть) обладают потенциалом для роста стоимости акций, что привлекает многих портфельных инвесторов, в том числе за рубежом.

Получение финансовых ресурсов на публичном рынке всегда требует решения большего количества вопросов, чем проведение индивидуальных переговоров с банком, инвестфондом или иным конкретным инвестором. Но более тысячи белорусских предприятий, которые за прошедшие годы стали публичными эмитентами, теперь на «радаре» многих финансовых доноров. Большинство организаций оставили хороший инвестиционный след. В текущих реалиях мирового информационного пространства он на долгие годы станет для них дополнительным плюсом в процессе поиска денежных средств.

Применительно к индустрии электротранспорта в Беларуси насчитывается множество организаций, которые обладают потенциалом роста. Среди них не менее 40 ОАО, которые уже имеют обширный опыт взаимодействия с акционерным капиталом. Помимо промышленных гигантов, сфера включает производителей электродвигателей, электронных блоков управления зарядных станций, силовых кабелей, обеспечивающих доведение электричества до конечного пользователя, и т.д. Отметим, что потребность в пропускной способности сетей увеличивается радикально, а на модернизацию инфраструктуры требуются существенные денежные ресурсы.

Особую роль в индустрии занимают разработчики IT-решений в области внедрения искусственного интеллекта, кибербезопас-

ности, платежных сервисов, а также инжиниринговые провайдеры. Кроме того, под критерии подходят десятки резидентов, зарегистрированных в юрисдикции Парка высоких технологий и Индустриальном парке «Великий камень», представители науки.

Рассматриваемая область включает и транспортников. Например, в условиях профицита генерирующих мощностей создание комфортной электротранспортной артерии для грузовых перевозок способствует сохранению конкурентоспособности маршрутов, проходящих через страну. Поскольку описанные проекты относятся не только к инфраструктурным, но и имеют транснациональный характер, они должны осуществляться совместно с международными банками развития, в том числе в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

В эволюции электротранспортной отрасли есть неоспоримый факт, который осознают уже многие. Сотни миллионов людей и компаний поменяют ДВС на EV. Инвесторы осознают тренд независимо от государства и языка общения. При этом долгосрочный бизнес всегда будет искать точки соприкосновения с перспективным направлением в любых реалиях, главным образом, основываясь на сущности и потенциале роста актива. Способ и форма достижения цели всегда найдутся, если в ней есть выгода.

Белорусские предприятия даже в непростых текущих условиях **должны активнее искать ресурсы**, прежде всего на внешних рынках. Как регулятор рынка ценных бумаг Министерство финансов продолжит и далее оказывать эмитентам содействие в процессе выхода на зарубежные РЦБ.