

Окончание

Вопрос	Студенты, %	Преподаватели, %
3) Техническими видами спорта (мотоспорт и др.)	16	10
11. Занимаетесь ли Вы экстремальными видами спорта?		
1) Прыжки с парашютом	6	-
2) Прыжки на тарзанке	12	-
3) Горные лыжи (или сноуборд)	2	10
4) Я не экстремал	84	90
12. Ваш пол:		
1) мужской	78	70
2) женский	22	30

В эту сводную таблицу были включены лишь те показатели, по которым наблюдаются существенные расхождения между студентами и преподавателями. Анализируя представленные результаты, следует учесть, что большинство студентов регулярно занимаются спортом на уроках физкультуры (независимо от желания), а преподаватели – в свободное от работы время.

По итогам исследования можно сделать следующий вывод: в период пандемии большинство респондентов старается вести здоровый образ жизни, и продолжают заниматься спортом.

Литература

1. Современные мнения о спорте и здоровом образе жизни в молодежной среде (на примере опроса студентов ГГТУ им. П. О. Сухого) / Е. Д. Куликович [и др.] // Беларусь в современном мире : материалы VII Междунар. науч. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых, Гомель, 22 мая 2014 г. / М-во образования Респ. Беларусь, Гомел. гос. техн. ун-т им. П. О. Сухого ; под общ. ред. В. В. Кириенко. – Гомель : ГГТУ им. П. О. Сухого, 2014. – С. 67–69.

К ВОПРОСУ О БЕЛОРУССКОМ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕ

Ю. В. Миранович

Учреждение образования «Гомельский государственный технический университет имени П. О. Сухого,» Республика Беларусь

Научный руководитель канд. филос. наук, доц. А. Ю. Савенко

Первые электромобили появились еще в XIX в. и долгое время были популярны: работали тихо, не дымили, а из-за относительно простой конструкции, управление и обслуживание были достаточно простыми. Все бы хорошо, но со временем стал проявляться серьезный недостаток – медленное развитие аккумуляторных батарей того времени, что сильно отразилось на запасе хода (80 км – максимум на что был способен лучший из представителей электрокаров того времени). Бензин был дешев, а конвейерная сборка серьезно удешевляла автомобили на двигателях внутреннего сгорания, и так получилось, что к 1930 г. практически во всем мире производство электромобилей остановилось.

В начале XXI в. инженер электротехник Мартин Эперхард и компьютерный разработчик Марк Тарпеннинг захотели построить электромобиль. Год был потрачен на написание бизнес-плана и обдумывание стратегии. Требовались серьезной

инвестиции. Но у всех был стереотип об электрокарах как о маломощных коробках. Поиск смелого инвестора продолжался очень долго, но в один день в кабинете очень молодой и перспективной космической компании они нашли Илона Маска. В июле 2006 г. в Санта-Монике была проведена презентация The Roadster. После презентации было продано 127 электромобилей.

В Беларусь первый электромобиль был ввезен и поставлен на учет в 2013 г. Это был Nissan Leaf. И на этом история «зеленых» автомобилей в Беларуси только началась. Мода на электрические автомобили охватила европейские страны, однако до нас она еще в полной мере не добралась. Электромобили на дорогах нашей страны встречаются крайне редко. Граждане вначале неохотно переходят на экологичный вид транспорта по нескольким причинам:

- 1) высокая стоимость;
- 2) отсутствие электрозаправочных станций при условии недостаточного запаса хода современных электрокаров для загородных поездок;
- 3) негативное воздействие мороза в суровые зимы на батареи и, соответственно, на запас хода.

В Республике Беларусь работает государственный проект, в рамках которого в 2017 году было открыто 87 точек для зарядки электрокаров, а к 2025 г. планируется построить еще 262 электрозаправочные станции. На 2020 г. в нашей стране числился всего 751 электромобиль у физических лиц, из них 161 – Tesla, при этом еще 15 авто этого бренда числилось за организациями [1].

В Беларуси 2021 г. отмечен значительным ростом продаж электромобилей. Уже в середине прошлого года общее число электрокаров в Беларуси увеличилось до 4 тыс. Такая тенденция связана как с отменой таможенных пошлин на ввоз электромобилей в нашей стране, так и с развитием инфраструктуры электрозарядных станций. Белорусы могут похвастаться созданием пулов быстрых ЭЗС Malanka, где одновременно заряжаются шесть электромобилей. Развитие инфраструктуры электромобилей – одна из лучших инициатив в Беларуси, которая благоприятно влияет на туристический потенциал, – для поклонников электрокаров созданы комфортные условия для путешествий [2].

Беларусь не может оставаться в стороне, когда весь мир активно переходит к экологически чистому виду транспорта. Помимо проектов по строительству электрозаправочных станций, запланировано собственное производство электромобилей в Беларуси. К концу 2025 г. МАЗ и «Белкоммунмаш» совместными усилиями поставят в города Беларуси 1190 новых электробусов. Из них Минск получит 350 единиц, а по областям инновационная техника распределится следующим образом: Брестская – 61 электробус; Витебская – 140; Гомельская – 196; Гродненская – 168; Минская – 125; Могилевская – 150 электробусов.

ВКМ Holding (бывший «Белкоммунмаш») анонсировал новинку — электрогрузовик. Идея появилась практически сразу после того, как началось производство первых электробусов в 2017 г. А в течение 2021 г. проект был реализован. Теперь ВКМ Holding изготавливает не только троллейбусы, электробусы и трамваи, но и полностью электрические грузовики.

Габариты электрогрузовика Vitovt II Truck составляют 10500 × 2600 × 4000 мм, объем кузова-фургона – 44 м³ (его сделал завод «МАЗ-Купава»). Грузоподъемность – 7800 кг, максимальная скорость – 90 км/ч, максимальная мощность двигателя – 180 кВт. Тип батареи – LiFePO₄, емкость – 273 кВт · ч. Пробег на одном заряде – до 200 км. В режиме внутригородской эксплуатации средний расход электроэнергии

составляет 1,1 кВт·ч. По требованию заказчика пробег может быть изменен. Для обеспечения быстрой зарядки грузовой электромобиль оснащен двумя зарядными розетками CCS Combo 2. При использовании двух розеток одновременно зарядная сессия длится около 90 минут, при использовании одной – в два раза дольше. Рынок подобных машин, даже по сравнению с электробусами, во всем мире находится пока еще на начальном этапе своего развития. Эксплуатанты такой техники еще только учатся понимать, что именно им нужно. Очевидно, что Vitovt II Truck electro prime после консультаций с потенциальными заказчиками изменится. Опытный образец, конечно, дорогой. Обещают, что в серии постараются уложиться в \$150 тыс., что для техники такого типа довольно бюджетно. Весной новинке предстоят полигонные испытания [3].

Литература

1. Сколько в стране электромобилей и какой бренд считать народным. – 2022. – Режим доступа: <https://auto.onliner.by/2021/10/31/kakoj-brend-schitat-narodnym>. – Дата доступа: 26.04.2022.
2. Электромобили в Беларуси. – 2022. – Режим доступа: <https://bestbelarus.by/info/blog/electromobili-zavoevyvayut-belorusskiy-rynok>. – Дата доступа: 26.04.2022.
3. ВКМ Holding сделал электрогрузовик Vitovt II Truck. Подробности о новинке. – 2022. – Режим доступа: <https://auto.onliner.by/2022/02/16/vitovt-truck-electro-prime>. – Дата доступа: 26.04.2022.

СОВРЕМЕННАЯ БЕЛОРУССКАЯ СЕМЬЯ: ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

И. В. Хлебович

*Учреждение образования «Гродненский государственный университет
имени Янки Купалы», Республика Беларусь*

Научный руководитель канд. ист. наук, доц. Н. Б. Журавлева

С точки зрения современных исследователей, семья была достаточно устойчивым институтом, в котором, как в зеркале, отражались приоритеты, семейные ценности, ориентации и потребности советской эпохи. Семья является одним из самых древних социальных институтов. Институт семьи считается базовым, фундаментальным в социализации личности. Именно в семье человек обучается социальным ролям, получает основы знания, навыки поведения. В настоящее время в социуме доминирует установка, что молодежь является наиболее креативной, инновационной в отношении социальных ценностей, в большей мере подверженной идеалам модернизации частью общества. Таким образом, именно с молодыми людьми традиционно связываются ожидания того, что они станут более открытыми и восприимчивыми к социальным изменениям, чем люди старшего поколения. Особенно это актуально, когда перемены, что называется, назрели, но сдерживаются определенной косностью, инертностью социального мышления. Между тем семья представляет собой социальный институт, в котором изменения прокладывают себе дорогу со значительно большим трудом, чем, например, в экономике или политике.

Это объясняется рядом причин, причем не последней из них является доминирование различного рода неформальных норм в системе социальной регуляции семейных отношений. Подобное положение делает особенно актуальным изучение социальных стереотипов, имеющих колоссальное значение для выстраивания ролевых моделей, приводящих в стройный порядок многочисленные семейные коммуникации. Формирование стереотипов – это когнитивный процесс, существующий в