

Тормоза электрической тяги



Где в электромобиле подвох?

Неделю назад Национальная академия наук объявила конкурс под названием «Электромобиль». Основную его цель организаторы определили так: «стимулирование интеллектуальной и инновационной деятельности в создании новых технологий для электротранспорта, представляющих практический интерес, а также мотивации

инициатив и творческой мысли, вовлечение широкого круга изобретателей в проект по созданию электромобиля». Сказано по-научному витиевато, но, в принципе, понятно: ученые предлагают провести ударный мозговой штурм с привлечением широких народных масс по очень перспективной современной тематике.

Минувший Год науки в этом деле принес вполне осязаемые успехи – сотрудники Объединенного института машиностроения НАН уже представили экспериментальный образец нашего электромобиля, в том числе и беспилотного. Словом, нам необходимо продолжать двигаться в этом направлении и дальше. Причем даже не идти, а бежать вслед за многими странами, где уже налажен серийный выпуск электромобилей.

Честно говоря, лично я не очень верю, что массовый мозговой штурм поможет нашей стране выйти в лидеры «электрического» автопрома. Тут нужны крепкие профессионалы, многолетние исследования, очень солидные финансовые вложения. А вот для пропаганды и привлечения дополнительного внимания к теме конкурс вполне к месту и ко времени. Тем более что всегда есть надежда: а вдруг в числе представленных на конкурс работ окажутся и совершенно уникальные, прорывные разработки.

А они в мировом электроавтомобилестроении по-прежнему нужны. Ведь подобные проекты, несмотря даже на недавний эффектный запуск Илоном Маском в космическое путешествие своего спутника-электромобиля, требуют огромнейших государственных субсидий. Не будь таких вливаний, кто знает, пошел бы сюда так стремительно бизнес или нет. Тот же Илон Маск, которому принадлежат компании Tesla Motors, Solar-Sity, SpaseX, уже получил господдержку в размере 5 млрд долларов. Плюс ко всему в США действует 20-процентная скидка на покупку электромобилей. И даже при таком, образно говоря, льготном режиме знаменитая и раскрученная на весь мир компания Tesla Motors является убыточной.

Все, что называется, висит на тонком государственно-электрическом проводке. И если он рвется, многочисленные компании, влезшие в электроавтомобилестроение, тут же «сдуваются». И это хорошо видно на примере некоторых стран. Например, в Дании после того, как в 2016 году завершилась госпрограмма стимулирования спроса на электромобили, число подобного экологически чистого транспорта у граждан тут же сократилось на 70 процентов. Народ, словом, вдруг стал нетолерантным и проголосовал за традиционные ценности — за бензин и дизельное топливо.

Еще один удар и, чувствуется, даже нокдаун электрической и особенно солнечной и ветряной энергетике в скором времени нанесут информационные технологии. Пока убытки так называемой «зеленой» энергетике практически во всем мире перекладываются через тарифы на пользователей энергетике традиционной – атомной, гидро- и тепловой. Но что произойдет, если в скором времени стремительно

развивающиеся криптовалюты станут претендовать на статус глобальных платежных систем?

На цифровые деньги уже торгуется даже нефть. Значит, срочно нужна и мировая криптовалютная платежная система. Эксперты подсчитали: если криптовалюты станут глобальными платежными системами, они заберут половину мировой электроэнергии! И тогда она резко подорожает. Тут уж точно будет не до «зеленой» энергетики. Человечество помчится за «мирным атомом» просто семимильными шагами, вкладывая цифровые миллиарды в десятки и сотни новых АЭС.

Но мы будем надеяться, что в рамках национального конкурса «Электромобиль» появятся более оптимистические сценарии. И желаем ему успеха. Но спешить в этом электрическом деле, по-моему, лучше медленно. Учитывая возможности страны, отслеживая мировые процессы и учась на ошибках других. Так оно выйдет и дешевле, и спокойнее.