



*Резолюция 3-его собрания «Чайный клуб»,
состоявшегося на 12-ой международной выставке
«Электротранс 2023».*

29-го сентября на 12-ой международной выставке «ЭлектроТранс 2023», в рамках 3-его собрания «Чайный клуб», состоялась отраслевая конференция по темам перспективного технологического развития электротранспорта и соответствующей инфраструктуры. Организаторами собрания «Чайный клуб» стали – ИАП «Зелёная Точка Старта», компания «Электромобили мира» и дирекция 12-ой международной выставке «ЭлектроТранс 2023».

Темы и обсуждаемые вопросы 3-ого «Чайного клуба»:

1. Внедрение в производимые в России электромобили (легковые и грузовые) опции быстрой смены блока тягового аккумулятора (Swar технология).
2. Зарядная инфраструктура России: от единичных станций до зарядных хабов (в жилых районах и на трассах) и ЭОС (энергообменных станций) – роботизированных Swar-станций.

Собрание вели:

- Станислав Макухин – руководитель ИАП «Зелёная Точка Старта»,
- Александр Серёженкин – Генеральный директор компании «Электромобили мира».

В обсуждении приняли участие:

- Снежана Трантина – руководитель проекта «Next electro», и заместитель генерального директора АО «СпецАвтоИнжиниринг»,
- Сергей Яковлев – Генеральный директор «Green Drive»,
- Руслан Эминов – Генеральный директор «AXU motors»,
- Наталья Нехорошева – Генеральный директор «ГРИНЛЕВЕЛ»,
- Ирина Франк – Генеральный директор «FrankAuto»,
- Дмитрий Матвиевский – Генеральный директор «it.Charge»,
- Антон Попель – Генеральный директор «Электротранспортные технологии»,
- Рашид Артиков – заместитель Председателя Консультативного Совета при Председателе Комитета Государственной Думы РФ по энергетике.

Также в заседании приняли участие Наталья Лыкова – Заместитель Вице-президента по альтернативной энергетике компании «Новомет», Андрей Смирнов – «Диполь», и многие другие коллеги по смежным отраслям.

Выводы состоявшейся дискуссии:

1. Swar технологии без сомнения придут в Россию. Но на это потребуется несколько лет, а время прихода будет зависеть от количества автомобилей, имеющих подобный функционал.
2. Участники электромобильной отрасли (производители электротранспорта, производителя зарядного оборудования, инфраструктурные компании, электромобильные дилеры) уже сейчас прорабатывают вопросы будущей стратегии и тактики действий, при внедрении Swar технологий.
3. В настоящее время Swar технологии реализуются в России на начальном уровне в секторе малого электротранспорта (электровелосипеды, электроскутеры), и во «внутризаводском» электротранспорте.
4. Широкое распространение Swar технологии во всех сегментах транспорта (что уже сейчас массово происходит в Китае), а следовательно создание соответствующей инфраструктуры и сервисов, требует совместной работы участников рынка в

плане стандартизации типоразмеров и посадочных креплений тяговых батарей.

5. Внедрение Swar станций в России может иметь географические и климатические особенности. В классическом формате Swar системы для электромобилей могут быть без изменений внедрены в южных регионах страны, где тёплые и недолгие зимы. В центральной части страны работа данных систем (касаемо легковых электромобилей) требует более детальной проработки, беря во внимание снег и обработку дорог противогололёдными реагентами, что может повлиять на работу роботизированных систем.
6. Более быстрое и коммерчески оправданное внедрение Swar технологии может состояться в грузовом и коммерческом транспорте, где быстрая, роботизированная замена тягового аккумулятора будет проходить сверху, а не снизу, как у легковых электромобилей.
7. Swar системы – это часть зарядной инфраструктуры. А сейчас одной из главных задач является количественный и качественный рост классической зарядной инфраструктуры.
8. Необходимо принять законодательные акты, с соответствующими требованиями по их исполнению, которые обяжут застройщиков на этапе проектирования строительства любых общественных, административных и жилых зданий закладывать соответствующие мощности для установки зарядного оборудования. Количество мест, резервируемое под электромобили уже сейчас, должно быть не менее 50%, учитывая рост производства электромобилей внутри страны, и рост их импорта. Также на законодательном уровне необходимо упростить процедуру (без голосования участников ТСЖ и т.п.) установки зарядного порта или станции на парковочном пространстве (в ГСК, на подземной или многоярусной парковке, на плоскостной парковке), при соблюдении технологических возможностей и мер безопасности.

9. Обязать существующие ГСК, плоскостные парковки, многоярусные паркинги, а также ТСЖ, совместно с местными управляющими компаниями и энергосетевыми компаниями провести работы по модернизации сетей для подвода соответствующих мощностей, чтобы владельцы электромобилей имели возможность устанавливать соответствующее оборудование для зарядки своих электромобилей.
10. В случае отсутствия возможности или ввиду сложности выполнения п.8 и п.9, а также для экономической целесообразности, застройщики, ГСК, плоскостные парковки многоярусные паркинги и др. могут использовать резервные источники для накопления питания (СНЭ) для уменьшения и регулирования нагрузки на сети. Таким образом, может быть создан мягкий плавный переход от использования прямого подвода необходимых мощностей к месту выдачи заряда и поможет властям и предпринимателям не иметь больших издержек при реализации зарядных пунктов. Подобные накопители производятся в России и существуют примеры реализованных проектов. Данные решения масштабируемые, и помогут расширять сеть ЭЗС постепенно, по мере роста спроса от пользователей.
11. Для ускоренного развития зарядных хабов, особенно если есть проблемы с подведением необходимых мощностей, внедрять СНЭ (системы накопления энергии), по аналогии с «топливными танками» на существующих АЗС. Для этого разработать систему льготного лизинга соответствующего российского оборудования. Ставка лизинга не должна быть выше 4-5%.
12. Помимо субсидирования покупки российского зарядного оборудования и технологического подключения к электрическим мощностям, распространить льготные лизинговые ставки (4-5%) для бизнеса, который развивает зарядную инфраструктуру для электромобилей.

Итог.

Участники собрания отчётливо понимают вектор развития электротранспорта и инфраструктуры в России и в мире, знают все проблемы этой сферы, и готовы их решать, также во взаимодействии с законодательными и исполнительными органами власти, предоставляя своё экспертное мнение. Все необходимые компетенции в России, в частности в компаниях – участниках собрания, имеются. Но для более быстрого развития необходимо более плотное взаимодействие власти и представителей электротранспортной отрасли.

29 сентября 2023 г.,
г. Москва, ЦВК «Экспоцентр»,
12-ая международная выставка
«Электротранс 2023»,
собрание «Чайный клуб».