

деловой
завтрак

190



Рустем Галимзянов:

«Верю в эру электромобилей»

Наш мир погружён в огромный океан энергии... Всё вокруг вращается движется – всё энергия.

Никола Тесла

7

НЕСМОТРЯ ни на что, есть люди, конструктивно думающие о будущем, приближающие его своей активной деятельностью уже сегодня, в настоящем времени. Речь идёт об энтузиастах «зелёной энергии», об их методах и практиках извлечения этой

энергии из неисчерпаемого источника, коим является наша планета. Но не варварским, дедовским способом, разоряя и загрязняя Землю и её природу, а находя безвредные источники, полные чистой, сильной и жизненной перспективой для нас всех.

*Свой вклад в это должна внести и система транспорта на электрической тяге. Пока строительство и потребление электромобилей, можно сказать, – в стартовом состоянии. Но лиха беда начало. Уже сегодня автокары по некоторым параметрам обгоняют «бензовозы», мы видим их уже на улицах нашего города. Недавно состоялся всероссийский пробег электромобилей. В Казани в нём приняло участие три их десятка. Во главе колонны, украшенной специальными флажками и прочей наглядной символикой, шла «Тесла». Вёл её один из лидеров развития электротранспорта в стране и Татарстане, профессиональный энергетик **Рустем Галимзянов**.*

Несколькими днями позже он пришёл к нам на «Деловой завтрак», и у нас состоялась интересная беседа.

– Электромобили появились не вчера, – начал Рустем Рашатович. – Гораздо раньше автомашин с двигателями внутреннего сгорания. Первооткрывателем был венгр Аньош Йедлик, который в 1828 году смастерил тележку, передвигающуюся на электрической энергии, что-то типа скейтборда. Но всё-таки первое авто с электродвигателем было создано в 1841 году, а широкой публике продемонстрировано на Международной электрической выставке 1881 года в Париже.

У нас же, в Санкт-Петербурге, первую российскую электрическую автомашину – омнибус, рассчитанный на 17 пассажиров, – создал инженер-изобретатель Ипполит Романов в 1899 году, как видите, всё равно ещё в XIX веке.

В первые годы XX века электромобили получили заметное распространение наряду с авто на паровой тяге – локомотивами. В то время, например, 38 процентов автомобилей США имели электрические двигатели, 40 процентов – паровые, а бензиновые – только 22 процента.

Возрождение интереса к электромобилем произошло в 1960–1970 годы из-за экологических проблем и энерге-

тического кризиса, вызвавших резкий рост стоимости топлива. В 1978 году Ульяновский автозавод выпустил опытно-промышленную партию электромобилей, затем появились опытные электроВАЗы... Калифорния, один из самых загазованных регионов мира, первой стала выпускать с 1996 года электромобили серийно.

Но ко второй половине 80-х годов прошлого века потребность в электромобилях спала. Это было связано с нефтяным бумом и умелым лобби нефтебензиновых магнатов. Экологичный транспорт был почти забыт. Только когда на улицах больших городов люди стали задыхаться от выхлопных газов, пришлось задуматься о чистоте воздуха.

– Но сейчас интерес к электромобилем заметно возрос...

– Да, в последние годы загазованность городов и чрезмерный рост цен на нефть вновь вернули нас к вопросу электрификации автотранспорта. Недавно, например, в Нижнем Новгороде впервые, что называется, вживую показали российский электромобиль «E-Neva». А американская компания из Кремниевой долины «Tesla» под началом Илона Маска успешно выпускает современные электромобили серийно, и они уже превосходят бензиновые и по динамике разгона, и по максимальной скорости, не говоря уж об экологическом превосходстве.

– К «Тесле» мы ещё вернемся. Интересно, как вы изначально шагнули в свою будущую профессию?

– Я энергетик уже в четвёртом поколении, мой прадед Галимжан Сабирзянов закладывал фундамент Казанского ТЭЦ-2. Он долго работал на этой централи, был начальником ПТО, потом преподавал в энергетическом университете. Написал несколько книг о своей судьбе, родословной, о своих взглядах на жизнь. Так получилось, что его имя стало нашей фамилией. Мой



Уточнения маршрута пробега...



Подготовка к старту



С Илоном Маском...

отец Рашат Хамматович Галимзянов от электромонтёра релейной защиты дошёл до технического директора, первого зама генерального директора Казанских электрических сетей. Мама у меня из династии врачей, дочь польки Людмилы Эдмундовны Люховской, которая медсестрой познакомилась в военном госпитале с моим дедом, военврачом гвардии кавалерийского полка. Так что и меня долго тянуло в медицину, но папа сказал, что в семье все энергетики и отправлял меня учиться на энергетика. Я сказал: давай и вашим, и нашим. И нашёл специальность электроника в медицине и биологии и поступил на факультет промэлектроники. Практику проходил в АН РТ, мы томографы там собирали. В студенческие годы я устроился в Медфарм-сервис, делали лапороскопическое оборудование для операций точечными проколами без пластных сечений. По этой теме у меня и дипломная работа была.

Также я люблю языки. На четвёртом курсе по студенческой программе поехал летом в Англию собирать клубнику. Мне понравилось, и я решил, что после окончания института вернусь туда, только уже не на ферму, а в город. Задумал устроиться работать на круизный лайнер. Готовился, выполнил все условия, но нас обманули. Задумка не получилась. И я поехал по туристической визе, устроился на социальную службу (помощь пожилым и инвалидам), для чего опять отправился на ферму, заработал там и купил необходимый автомобиль, без которого на социальную службу не брали. Эта работа понравилась, я получал колоссальное удовлетворение, видя благодарные глаза стариков, и, конечно, серьёзный навык в английской разговорной речи.

Всё-таки я вернулся в итоге в родной город и в 2006 году устроился в Казанские сети монёром службы релейной защиты. Так здесь и работаю.

– Но теперь уже в должности зама главного инженера по основным электросетям...

– Да, работу свою люблю. Стараюсь не подвести династию. Кроме всего прочего, зная английский, общаюсь с международными компаниями, нельзя замыкаться и довольствоваться достигнутым. Меня всегда привлекало что-то новое, современное, инновационное... Мы, например, внедряли ремонтные работы под напряжением. В свой отпуск мы вот скинулись с единомышленниками и поехали в США, заранее промониторив, где там у них такие проекты уже есть. И этот опыт привезли в свою сетевую компанию.

– Электромобили – это ведь тоже ваш энергопрофиль?

Недавно я познакомился с руководителем программы в сфере социального предпринимательства КФУ Зухрой Рашидовной Зиганшиной. Как раз в то время я окунулся в тему электромобилей. Это тоже инновация! Окончил магистратуру с дипломной работой о развитии инфраструктуры электро транспорта в Татарстане. Апробировали гипотезу на базе университета. Потом было создание рабочей группы, которую в 2020 году возглавил первый вице-премьер республики Рустам Камильевич Нигматуллин, куратором стал зам. министра промышленности Марат Файзрахманович Минибаев, который тоже работал в сетевой компании. Мы туда включили представителей министерств транспорта, экологии, все отраслевые министерства, крупные корпорации – Татэнерго, Сетевая компания, энергоуниверситет, КамАЗ, Зеленодольский электротехнический завод, ещё много айтишников... Позже мы зарегистрировали НКО по развитию электромобилей «Рестарт».

«Рестарт» – это перезапуск сознания, отношения к экологии и миру, осознание новых подходов сбережения природы. Татарстан вошёл в программу как пилотный регион, и нам предоставили 95 зарядных станций. Всего нас восемь таких регионов. Мы тесно взаимодействуем, и работа спорится.

– Вы один из первых стали владельцем «Теслы» в Казани...



«Тесла» расправляет крылья



Линейка электромобилей



Вид из салона «Теслы»

– Несколько лет назад мне подумалось: «Как же так, бьюсь над внедрением электромобилей в республике и других регионах страны, а сам езжу на бензиновой машине?!» Решил соответствовать идее полностью. В 2018 году перегнали мне «Теслу» (модель-3) из США в Москву. Могли и до Казани докатить, но захотел доехать из Москвы до дому сам – получить первый личный опыт вождения на этом прославленном электромобиле. Тут я следовал поговорке североамериканских индейцев: «Чтобы понять врага, надо надеть его мокасины и пройти весь его путь». Скажу честно, путь получился весьма тернистым, и это не опыт вовсе был, а настоящее испытание. Представьте себе: февраль, мороз, легковое авто на летних шинах, без подогрева, на стёклах лёд, отскабливаем его подручными средствами, сидим в шубах и валенках, скорость падает, а электрозаправка лишь только в Нижнем Новгороде. Да, так было, казалось, совсем недавно.

– А как теперь?

– Теперь получше. В каждом регионе зарядные станции множатся. Я занимаюсь этим в Татарстане. Мы знаем и умеем многое – от юридического оформления до окончательного сбора станций на местах. Электрозаправка – это главное, за что мы взялись, засучив рукава. А так... электромобили уже превосходят автомашины с двигателями внутреннего сгорания. Скорость сто километров в час электрокары развивают менее чем за две секунды, оставляя позади бензиновые и *ferrari*, и *porsche*... Максимальная скорость «электричек», как мы их называем, превышает 500 км в час. Я обобщённо говорю. Конечно, есть разные модели. Но их объединяет простота двигателей, вообще всей механики, где нет миллиона шестерёнок, других каких-то передаточных деталей... Электромобили прочнее, они реже требуют починки. Не нарадуюсь сегодня своему, если можно так сказать, электроконю.

Когда писал диссертацию в магистратуре, то изучал профиль пользова-

телей электромобилей. Есть среди них так называемые мажоры, для которых это пятая или шестая машина в гараже. Есть таксисты и прочие перевозчики, экономящие на топливе. А третьи – это энтузиасты, которым ездить на таких «тачках» в радость, которым интересно, которые объединяются в сообщества, участвуют в автопробегах, помогают друг другу в различных чрезвычайных обстоятельствах. Вы же участвовали в нашем недавнем пробеге по Казани, прокатились на различных электрокарах, со многими ребятами познакомились, ну и как?

– Это вообще другая галактика! Работы двигателей машин вообще не слышно, стоянки бесплатные...

Александр Елюхов, на чьем электромобиле мы начали пробег, сказал, что он только на бензине сэкономил за год 200 тыс. рублей. Александр прочитал нам целую лекцию об электрических авто, заправках, сервисах, рассказал о братстве автовладельцев, о взаимопомощи и многом другом, чему можно только позавидовать. В колонне насчитывалось три десятка легковых электромашин. Обратномы ехали с Артуром Макаевым, который на своём авто с комбинированным движком продемонстрировал нам езду то на электричестве, то на бензине. Замечу, на бензине при наборе скорости машина начинала рычать.

Побывали мы и на предприятии NSP, занимающемся сборкой электрических станций. В зелёной зоне предприятия все вместе – «водилы», их жёны и дети, работники завода полакомились прекрасным пловом. Пофотографировались на память, в том числе и с Илоном Маском, портрет которого в полный рост изготовил и привёз один из участников пробега.

– Но есть и критические замечания в СМИ. Все эти ТЭСы, ТЭЦы и т. п., дающие электроэнергию для ваших автомашин, так загаживают окружающую среду, что просто слов нет!

– Традиционный вопрос критиков. Но все эти предприятия расположены, замечу, на окраинах городов. А вот стоишь в пробке где-то в центре города, и тебе в окно самосвал пышет выхлопными газами, которые сразу попадают в ваши лёгкие, это как?! Когда были ограничения по поводу ковида, когда приходилось ездить по пропускам, и перемещения были минимальны, я обратился на станции, мониторящие состав воздуха, и мне ответили, что во время локдауна содержание вредных веществ в воздухе уменьшилось в несколько раз. Это говорит о том, что основная часть загрязнения воздуха в крупных городах происходит от транспорта. Поэтому переход на электромобили даст нашим детям более чистый воздух. Да и производителям электроэнергии надо переходить на «зелёные» источники.

То есть представьте себе всю цепочку до заправки автомашины. Добыча нефти, преобразование её в бензин, доставка до заправки – это ж сколько денег стоит! А тут предлагается гигантская экономия не только средств, но и времени, и рабочей силы, предлагается значительное очищение воздуха, которым мы дышим. В части утилизации электробатарей уже строятся заводы. Гарантия на батареи «Теслы» – восемь лет, потом их с радостью покупают и разные предприятия для использования на меньших мощностях.

Мы задали вопрос о развитии электротранспорта в условиях жёстких санкций. Рустем Рашатович рассказал о Специальном инвестиционном проекте по сборке китайских электромобилей Evolut. Уже в этом году начнутся их продажи со скидкой в 35 процентов в рамках программы льготного кредитования.

– Это только один пример, есть немало других конкретных достижений. Перспективы видны. Естественно, не всё сразу, постепенно, шаг за шагом...

– Вы оптимист!

– Да, я верю в эру электромобильного транспорта и в нашей стране тоже.

А мы тут пессимисты. Впрочем, миром движут как раз люди с жизнеутверждающим мироощущением, исполненные веры в будущее. И последний вопрос, который мы задали нашему гостю:

– Какая книга раскрыта на вашем письменном столе?

– «Никола Тесла. Великие изобретения и открытия». Это – книга о гениальном учёном-физике, изобретателе в области электро-радиотехники и очень интересном, необычном и даже во многом парадоксальном человеке и его выдающейся деятельности. О нём пишут, что он изобрёл XX век, и называют «святым заступником» современного электричества и устройств, работающих на переменном токе. Кстати, Тесла разработал электротехнические аппараты для медицины. Что касается электромобилей, то он в 1931 году продемонстрировал прототип необыкновенного электромобиля, движущегося без традиционных источников тока.

Можно и надо читать книги, продвинутые в научно-техническом, инновационном плане, но не менее важно вдохновляться на жизненном примере и опыте великих людей, которые являлись подлинными двигателями, моторами человеческого прогресса. Я люблю читать познавательную литературу и вот особенно такую, как о Николе Тесле.

– Опять-таки всё с уклоном к электроэнергетике...

– Что поделать! – это моя жизнь.

*Беседу записала
Лия Корнилова*