

Насловна / Екологија / Кирил Минанов: Иднината е во електромобилите, а не во лажната екологија

Автор: Катерина Спасовска - Трпковска Категорија: Екологија 03/03/2015 0 1231 Прегледи

Like 42

Share 42

Tweet

G+1 0

Share 12



Една од моралните дилеми со која се соочуваат граѓаните што се сметаат за еколошки освестени, е што од една страна не сакаат да ја загадуваат околината и се борат за нејзина заштита, а од друга, имаат потреба да возат автомобил, која не можат да ја задоволат на друг начин. Какви решенија им стојат на располагање? Можат, водени од маркетингот, да преминат на „поеколошки решенија“, како возила на безоловен бензин без сулфур, кои исто така би трошеле помалку, а со тоа и би имале помал придонес во загадувањето.

Во рекламите за автомобили, горива, адитиви и други средства, често се користат термините „екологија“, „еколошки“ и слично. Но постои ли нешто еколошко во македонскиот автотранспортен систем? Во оваа смисла, дали ако нешто загадува помалку од нешто друго може да се нарече еколошко, како на пример дека безоловниот бензин е „еколошка верзија“ на обичниот бензин или тука, пред сè, се важни минималните стандарди на одржливост.

Според Кирил Минанов од невладината организација „Електромобилност“, три фактори се клучни за загадувањето, и тоа индустријата, транспортот и местоположбата на средината за која говориме, на пример за Скопје. „Безоловните бензини не се еколошки. По согорувањето на јаглекарбонатите во воздухот, водата и земјата, се исфрлаат тешки јаглеродни, азотни, сулфурни и други отрови. Според тоа, на маркетиншките трикови на крупниот капитал треба да одговори државата со најрадикални



Комплетна архива



Шведска го продолжи рокот за експлоатација на своите нуклеарки
28/04/2017



Еколошка карта на Загреб
28/04/2017



Погледнете како изгледа кампусот на Apple Park непосредно пред отворањето
28/04/2017



Грчка резиденција која гарантира идилличен одмор
28/04/2017



Генијална минималистичка резиденција од гранит
28/04/2017

Најчитани неделави

Најкоментирани



Најсложен и најкомплексен објект кој моментно се гради во државава



Реализиран дијамантскиот објект на кралицата на архитектурата



Иновативна фасада со тројно стакло за зголемена енергетска ефикасност на објектот



Импозантна резиденција со урбана градина



Фантастичен проект на куќа што „расте од шума“

Васту, фенг шуи, геомантија... (1)

мерки. Македонските граѓани треба да знаат дека „Македонија вози за да се полни буџетот“.



Кенго Кума ќе гради дрвен музеј во Турција



До крајот на 2017 ќе биде отворена најголемата џамија во Турција



Погледнете како изгледа кампусот на Apple Park непосредно пред отворањето



Аравена добитник на награда за одржлив развој за 2017

Светски саеми за градежништво 2017

Светски саеми за мебел 2017

Светски саеми за хортикултура 2017

Електричната енергија во оваа смисла е најблагородна, но производството на електрична енергија од фосилни горива ќе мора комплементарно да се заокружи со радикални еколошки стандарди“, вели Минанов. Тој додава дека во македонскиот транспортен систем има мал процент еко-возила како електролокомотиви, главно како железнички транспорт. Поврзувањето на градските јадра низ цела Македонија со електротранспорт треба да биде приоритет, да се свртиме кон железницата и тоа строго електротранспорт, за што во Македонија има капацитет да се прават делови за електромобилната индустрија, како и електрични возила од различни рангови.

Минанов дава објаснување дека, според бројни студии бројот на електрични возила до 2050 година ќе биде половина од вкупниот број на возила на патиштата низ светот, а до 2025 година според други постојат апроксимирани бројки дека ќе бидат произведени од 90 до 130 милиони електромотори за електрични возила.

„Се работи за експоненцијална индустрија, и сметам дека е голема шансата за македонските научни и инженерски кадри од повеќе дисциплини да се покажат и докажат. Од друга страна, цената на горивата е меѓу клучните мотиви зошто луѓето би возеле електрично возило. Да не ги забравиме батериите или другите технологии како горливи ќелии или, пак, истражувањата на графенот, што даваат надеж дека технологијата рапидно ветува дека ќе дојдеме во позицијата каде електричните возила ќе бидат секојдневие за сите. Горивото што се плаќа за изминати сто километри за возила со мотор за внатрешно согорување споредено со електромобил е десет спрема еден. Каква ќе биде ситуацијата и стратегиите за производство на нафта и деривати на светско ниво, според тоа што го читам, ќе се знае до крајот на првиот квартал од 2015-та. Тоа што ние како држава треба да мислиме е дека на секои десет години Македонија мора да инвестира од 1,5 до три милијарди евра во енергетиката како одржливост и одговор за сопствените потреби на луѓето во државата“, објаснува Минанов.



На прашањето дали малите држави со ниво на развој како Македонија имаат доволно капацитет да работат на ова поле, и дали има подобри услови за целосни производствени линии или за конверзија на постојни модели на возила, Минанов вели дека може да се прават и конверзии таа идеја да ја

преземат малите електромашински работилници и сервиси, а може и да се произведуваат делови за електромобилната индустрија, најинтересни се електричните мотори, но има потенцијал и за производство на електрични возила од повеќе калибри.



Што се однесува да регулативите, тој додава дека низ рацете на врвните експерти при Институтот за моторни возила и хомологација при Машинскиот факултет во Скопје, пред шест години се поминати сите закони од областа и тие се веќе важечки и синхронизирани со европските регулативи и директиви и се дел од македонското законодавство. Потребно е само формирање на кластер за електрични возила.

Околу исплатливоста да се вози електромобил, Минанов објаснува дека, ако едно моторно возило од 1.200 кубни сантиметри троши безоловен бензин во вредност од 500 денари на 100 километри, неговиот електричен еквивалент би потрошил 50 денари. Значи, коефициент десет спрема еден.

Но сепак, постои и скриен трошок, односно батериите што треба да се менуваат по одреден број полнења, за што Минанов се согласува дека секоја технологија има еден клучен проблем, со електровозилата тоа се батериите. „Тие се тешки, робусни и скапи, се полнат специфично, за што е битно да се земе предвид температурата како својство, а за одржувањето е потребно посебна култура. Но, темата батерии е мошне интересна за производство на ниво на Македонија, при што ако имаме производство на електровозила, ќе треба да се размислува и за производство на обични, но и тракциски батерии и батериски модули кои би можеле да користат и за акумулирана електрична енергија за сончеви колектори, но и други апликации“, вели тој.



Сепак, управувањето електрично возило бара поголема одговорност, редовно полнење, бидејќи со едно полнење тој ги задоволува потребите најмногу за еден до два дена возење во градски услови, но Минанов вели дека има неколку мотиви зошто е ова добро, да возите електровозило кое е секси, иновативно и прогресивно и кое не загадува, полнењето не е идеолошки проблем, туку технички и треба да се остави на техничките лица тоа да го решат.

„За полначката инфраструктура предлагам веднаш да се пристапи кон брзи полначи од 24, 36 и 72 киловати и кои на поединечни места на инсталација треба да бидат ДЦ полначи. Според мојата

пресметка, за ова од државата во наредните пет до седум години треба да се издвојат не повеќе од пет милиони евра, но доколку тоа се истражувачки проекти произлезени од универзитетите и доколку полначката инфраструктура и апаратите ги произведеме ние тука во Македонија. Значи говориме за не повеќе од 100 полначки тактички распоредени низ територијата на Македонија, како прв бран. Вториот бран, може да почека“, ја заокружува Минанов приказната за користа од електромобилите.

Like 42

Share 42

Tweet

G+1 0

Share 12



Претходно:
Колористична и модерна
архитектура во Истанбул

Ќе се гради нов град во близина на
Каиро



Шведска го продолжи рокот
за експлоатација на своите
нуклеарки

28/04/2017



Еколошка карта на Загреб

28/04/2017



Аравена добитник на
награда за одржлив развој
за 2017

27/04/2017

Име

Испрати коментар

За Нас
Импресум
Претплата
Маркетинг
Контакт
Архива
Упатство за дописници

Насловна
Вести
Градежништво
Архитектура
Урбанизам
Сообраќај
Ентериери
Екологија
Енергетска Ефикасност

Хортикултура
Арт и дизајн
Фото/Видео
Репортажа

Светски саеми за градежништво 2017
Светски саеми за мебел 2017
Светски саеми за хортикултура 2017