

## Полпред Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе Александр Гуцан оценил электромобиль «КАМА-1»

Полномочный представитель Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе Александр ГУЦАН первым из официальных лиц оценил электромобиль «КАМА-1». *«Я впечатлен, – заявил полпред. – Я сам сел за руль, и мне при моих немаленьких размерах достаточно комфортно было за рулем. Это мобильная машина, компактная, и, я думаю, она будет востребована на нашем рынке. Теперь дело за серийным производством и той ценой, которую каждый будет готов заплатить за покупку».*



Напомним, что впервые [презентация «КАМА-1» прошла 10 декабря в Москве](#) на полях VII ежегодной национальной выставки ВУЗПРОМЭКСПО-2020. Вчера [в ходе пресс-тура](#) уже в стенах университета с одним из главных проектов вуза 2020 года ознакомились представители региональных и федеральных СМИ, а также члены Ученого совета и сотрудники СПбПУ.

Проректор по перспективным проектам СПбПУ, руководитель Инжинирингового центра «Центр компьютерного инжиниринга»

(CompMechLab®), Центра НТИ СПбПУ «Новые производственные технологии» и Научного центра мирового уровня «Передовые цифровые технологии», рассказывая о том, как рождался первый российский электромобиль, созданный с нуля именно как электромобиль (в противовес тем, которые модифицированы из с автомобилей с двигателем внутреннего сгорания), высказал мысль о том, что у России есть всего 2-3 года на то, чтобы успеть занять нишу на мировом рынке электротранспорта: *«Как специалисты, работающие уже больше 15 лет на мировом рынке автопрома с ведущими брендами, мы видим, что рынок электротранспорта, как и четвертая промышленная революция – хотим мы этого или не хотим, придет. Другое дело, что окно возможностей Российской Федерации на то, чтобы занять достойное место на этом рынке, будет открыто недолго, два-три года. Через пять лет, скорее всего, будет уже поздно – мы увидим на дорогах нашего города электромобили-иномарки. Потому что все производители, в том числе и те, с которыми мы работаем, завершают свою работу с двигателями внутреннего сгорания – их не будет. Многие города в европейских странах уже опубликовали графики перехода к тому моменту, когда автомобилям с дизельными и бензиновыми двигателями закроют доступ в города. А лидером в переходе на электромобильность является Китай, с которым мы тоже работаем, – он занимает треть рынка. В Китае по закону автопроизводитель должен выпускать больше электромобилей или уходить с рынка. После выставки ВУЗПРОМЭКСПО китайские партнеры нам сказали, что если мы им проект отдадим, то через полгода они наладят производство и выведут продукт на рынок. В этом можно не сомневаться».*

Алексей Иванович подчеркнул, что электромобиль «КАМА-1» объединил в себе максимальное количество идей и технологий, которые развиваются в Политехническом университете. Установленная интеллектуальная система помощи водителю система ADAS 3-4 уровня приближает проект к развитию беспилотного транспорта. В числе ближайших планов по развитию проекта – создание целой линейки электротранспорта самых разных классов, от компактных городских электромобилей до 18-метровых электробусов, что является возможным в условиях разработанной универсальной модульной платформы развития модельного ряда электротранспорта под различные запросы потребителей CML-EV™.



Во время тест-драйва главный конструктор проекта, заместитель руководителя Инжинирингового центра «Центр компьютерного инжиниринга» (CompMechLab®) СПбПУ Олег КЛЯВИН рассказал о технических параметрах электромобиля и пояснил, что все испытания, которые предъявляются к автомобилю – проверки, схемы вместимости, удобство посадки, обзорность, требования по сертификации, – весь этот комплекс систематизировался в набор требований на основе Цифровой платформы по разработке и применению цифровых двойников CML-Bench™ (разработка ведется специалистами Инжинирингового центра СПбПУ с 2014 года, в 2017 году удостоена национальной промышленной премии Российской Федерации «Индустрия»). На соответствие этим требованиям все элементы автомобиля испытывались в ходе многочисленных виртуальных испытаний. Результаты проверок закладывались в основу конструкции, чтобы на фазе первоначальной сборки продукт отвечал всем необходимым параметрам и ограничениям проекта. Задача такого подхода – вдвое сократить время выхода на рынок и стоимость разработки при обеспечении качества продукта на мировом уровне. По словам главного конструктора, все ведущие концерны разрабатывают автомобили в цифре. *«Мы развиваем это в России, чтобы у нас был коллектив, команда, инструменты, чтобы создавать такие автомобили и делать их глобально конкурентоспособными»*, – сказал Олег КЛЯВИН.



Ректор СПбПУ, академик РАН Андрей РУДСКОЙ отметил, что эта машина – замечательный подарок не только самому университету, но и городу, и всей стране. *«Радостно видеть это чудо молодой инженерной мысли, ведь всем конструкторам – по 30 с небольшим лет, – сказал ректор. – Благодарность Алексею Ивановичу за саму тему и за направление цифровых технологий, на которое он потратил полжизни и на основе которых создан этот электромобиль. Но самая главная благодарность – за ту команду молодых талантливых ребят, которую он сплотил вокруг себя и которые могут делать инженерные чудеса. Они – наше будущее!»*



Александр ГУЦАН, в свою очередь, тоже высказал слова благодарности коллективу: *«Вы создали первый в России такого класса прототип городского электромобиля – поздравляю вас с завершением этого уникального проекта. Достаточно мобильный, компактный, комфортный городской электромобиль – у него большое будущее. Безусловно, хотелось бы, чтобы это было доступно для жителей нашей страны».*

Материал подготовлен Управлением по связям с общественностью СПбПУ.  
Текст: Инна ПЛАТОВА, Катерина ЕФИМОВА, Елена ПАЦЕНКО

Дата публикации: 2020.12.18

[>>Перейти к новости](#)

[>>Перейти ко всем новостям](#)