



Электромобиль как распределенный накопитель энергии

В.В. Тиматков
Руководитель управления по новым энергетическим технологиям

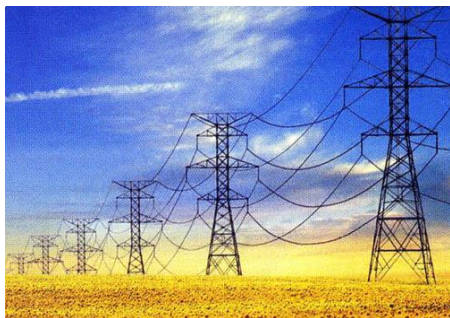
Москва, 9 декабря 2011 года

Плюсы электротранспорта

Потребитель – низкий расход
на 1 км пробега



Сети – возможность
регулирования потоков
энергии



Город – снижение
вредных выбросов



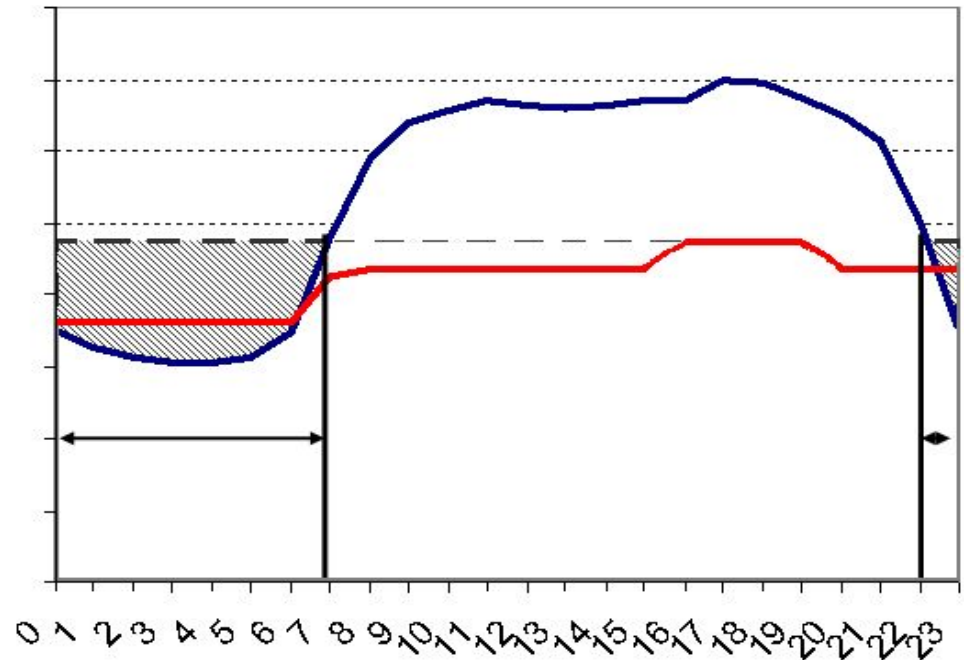
Генератор – сглаживание
графика нагрузки

Типичные характеристики легкового электротранспорта

Характеристика	Фактическая	Расчетная
Емкость батареи	16-50	35
Мощность двигателя	50-200	100
Ресурс батареи	1500-3000	2000
Дальность пробега	80-300 км	150

Резерв мощности энергосистемы Московского региона

- Текущий график генерации
- Текущий график нагрузки
- Доступный резерв



На период до 2020 года резерв мощности позволит питать до 500 тысяч легковых электромобилей

Основные предположения

- Зарядка осуществляется в основном в ночной период, что стимулируется дифференцированным тарифом
- Отдача мощности в сеть осуществляется в период наибольшего максимума нагрузки, с 17-30 до 19-30 часов
- Отдается половина заряда батареи в течение 1 часа
- Коэффициент использования мощности – 0,33.

Результаты расчетов

- Эффективная мощность электромобиля с точки зрения компенсации вечернего пика – 5,6 кВт.
- Величина вечернего пика в Москве позволяет эффективно вовлечь в регулирование нагрузки до 150 тыс. электромобилей
- Инвестиционный эквивалент мощности 5,6 кВт в генерации и сетях оценивается в \$10 тысяч.

Направления развития работы

- Оценка полезного ресурса батареи после демонтажа с электромобиля
- Учет разности срока службы фондов в генерации и сетях и срока службы батареи электромобиля
- Анализ других положительных эффектов:
 - ✓ снижение загрязнения среды мегаполиса;
 - ✓ мультипликационный эффект в промышленном производстве;
 - ✓ глобальное снижение парниковых выбросов.



Спасибо за внимание!

Глобализация и устойчивое развитие.
Институт энергетической стратегии.

www.energystrategy.ru
Тел./факс: (495) 698-5234