

Додаток 1.  
(копія листа від 22.05.2012р.).

Міністру економічного  
розвитку і торгівлі України  
**Порошенку П. О.**  
01008, Київ, вул. Грушевського, 12/2

-----  
Секретарю РНБО України  
**Клюєву А. П.**  
01601, м. Київ, вул. Командарма Каменєва, 8

**Щодо промислової політики та  
створення в Україні нової галузі  
машинобудування – екомобілебудування.**

## **Шановні Петро Олексійович та Андрій Петрович!**

Екомобілебудування є сучасний і перспективний науково-промисловий комплекс машинобудівних, електротехнічних, хіміко-технологічних, електронних, нано-технологічних та інших супутніх напрямків розвитку промисловості.

Матеріали „**Про створення перспективних моделей екомобілів та організацію їх серійного виробництва в Україні**” були розроблені, як основа для створення державної цільової науково-технічної програми ["Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів"](http://em.org.ua/) <http://em.org.ua/> (далі «Проект») і ще в 2006р. пройшли заводську експертизу, а 2008р. і державну експертизу.

Цей «Проект» та супутні напрямки визнані державною експертизою, як «**неминучі напрямки розвитку з урахуванням світових тенденцій розвитку**», (відгук ВАТ „Укравтобуспром” від 23.04.2008 р., № 434 ([стор.1](#), [стор.2](#))).

За дорученнями Секретаріату Президента України від 30.03.09, № 22028391 - 10К (з червоним грифом "КОНТРОЛЬ") та Кабінету Міністрів від 08.04.09, № 30373/3/1- 08), Міністерство промислової політики 16 липня 2009 р. провело спеціальну нараду "**Стан та перспективи розвитку в Україні нової галузі машинобудування - екомобілебудування**", де автором була зроблена відповідна доповідь. Протокольним рішенням наради було доручено: «Державному підприємству „Інститут машин и систем” НАН України, м. Харків, організувати і провести за участю Мінпромполітики та інших зацікавлених міністерств, відомств, підприємств і організацій конференцію з питання «**Переваги та недоліки започаткування в Україні нової галузі машинобудування – екомобілебудування**». «Проект» підтримали:

-- НАН України: [„Відповідно до доручення Секретаріату Кабінету Міністрів України № 30373/1/1-08 від 17.06.2008 Національна академія наук України розглянула та підтримує пропозиції Співки екомобілебудівників України „Екомобіль” щодо розробки концепції Державної науково-технічної програми екомобілебудування”](#) (акад. А. Наумовець, вих. від 17.07.2008р., № 70/1481-5).

-- Комітет з питань промислової і регуляторної політики та підприємництва Верховної Ради України: **„Ваше звернення щодо необхідності створення в Україні нової галузі машинобудування-екомобілебудування підтримується членами Комітету...”** (Голова Комітету, Народний депутат України Н. Королевська, вих. від 14.10.2009р., № 04-31/10-554/221462).

-- УСПП: **«...Актуальність переходу на нові види транспорту для нашої країни є очевидною. Такі світові тенденції, як дефіцит природного палива, його висока ціна, значна забрудненість вихлопними газами, будуть лише поглиблюватися, і єдиною альтернативою має стати створення нових екологічних видів транспорту... Свою частку роботи Спілка екомобілебудівників України на чолі з М. Парафенком виконала... вважаємо доцільним всебічно вивчити можливість організації в країні промислового виробництва екомобільної техніки, створення та розвитку галузі екомобілебудування. Просимо додати зусиль щоб справа була зрушена з місця...»** (Президент УСПП, Народний депутат України А. Кінах (вих. від 19.10.2010 г., № 05-1-917 на адресу Мінпромполітики ([стр.1](#), [стр.2](#))).

-- Інститут машин і систем (м. Харків), крім підтримки, заявив про безпосередню участь у «Проекті» та **«провів попередню роботу з розробником проекту концепції Парафенком М.І. і визначив можливість доопрацювання концепції протягом вересня-жовтня 2009 року»** (лист від 21.09.2009р., № 192-2). Підтримали цей напрямок також окремі Народні депутати України і громадські організації.

Однак подальші кроки на шляху створення державної програми Мінпромполітики заблокувало. Спочатку відмовило Інституту машин і систем в роботі над проектом концепції: **«Фінансування подальшого опрацювання проекту концепції програми з метою приведення його у відповідність до вимог чинного законодавства із залученням бюджетних коштів на теперішній час не можливе...»** ([ЛИСТ](#). від 24.11.2009р., № 14/5-1-2216).

Оскільки в міністерстві не знайшлося 95 тис. грн. на доопрацювання авторського варіанту проекту концепції, автор виконав цю роботу самостійно. Але поява доопрацьованого проекту концепції в Мінпромполітики ускладнила пошук мотивацій для відмови в просуванні «Проекту» і «державні мужі» цього міністерства завели справу в глухий кут так «професійно», щоб автор проекту не зміг надалі навіть турбувати шановне Міністерство зверненнями з таких «дрібниць»: **„На Ваші неодноразові звернення з означеного питання до керівництва держави, народних депутатів, органів виконавчої влади Мінпромполітики надало листами від 23.10.09.р.,№ 4/5-1-259, від 22.10.09 р., № 21/5-1-432, від 16.07.10 р., №24/5-3-204, від 19.08.10 р., №24/5-3-255, від 17.11.10 р., №21/5-3-204 обґрунтовані роз’яснення...”** Згадувані тут листи - це тільки частина відписок та „обґрунтованих роз\*яснень” не тільки Мінпромполітики, а і безвідповідальних виконавців Кабінету Міністрів та Секретаріату Президента України на обґрунтовані багаторазові звернення автора. Замість виконання власних протокольних рішень, Мінпромполітики знайшло „підстави” для самоусунення від ролі ініціатора створення Державної програми: **„Зважаючи на те, що згідно з вимогами п. 3 Порядку, ініціаторами**

розроблення програми можуть бути лише органи виконавчої влади, то **Мінпромполітики не має підстав щодо опублікування напрацювань Співпраці екомобілебудівників України в офіційних засобах масової інформації та розміщення її на веб-сайті Мінпромполітики**” (лист від 26.04.2011р., № 24/5-3 483). Це вже після наради та протокольних доручень, якими, за фактом, Міністерство промислової політики, як орган виконавчої влади, визнало себе ініціатором розроблення концепції, офіційно доручивши розробити концепцію автору Проекта, а цим і замовником державної програми.

**Цей саботаж та зволікання привели до того, що при майже рівних стартових умовах з країнами Заходу в попередні роки, Україна виявилася відкинутою на кілька років в розвитку цього напрямку.** Країни ж Заходу за цей час значно просунулися в створенні експериментальних конструкцій електромобілів та в організації виробництв, об’єднуються вже і щодо стандартизації окремих пристроїв та створенню інфраструктури.

Приклад саботажу створення галузі екомобілебудування для України типовий: **«Подібна промислова політика свідчить більше про її відсутність. Для такого висновку є досить підстав і в інших галузях техніки і промисловості, як недосконалої стратегії соціально-економічного розвитку країни»** («Проект», стор. 25).

Через кілька років, до подібного висновку дійшла і Рахункова Палата України: **„Результати проведеного Рахунковою палатою аудиту засвідчили, що діяльність Міністерства промислової політики у сфері розвитку авіаційної промисловості протягом останніх трьох років була непослідовною та недостатньо ефективною”** (стаття „Уряд зупинив фінансування авіапрому”, „Економічна правда”, 23.05. 2011р.).

Згодом Указом Президента України В. Януковичем це Міністерство було ліквідовано, але ні Рахункова палата, ні РНБО не зробили ґрунтовного аналізу причин структурної деградації економіки України та неефективності промислової політики.

Ситуація не змінилася і після ліквідації Міністерства промислової політики, хоча і констатується, щодо екомобілебудування: **«...порушені питання є актуальними та потребують додаткового опрацювання»** (лист Першого заступника Міністра Мінекономрозвитку В.А. Копилова від 11.11.2011р., № 3821-25/63). Цим же листом було запропоновано автору зустрітися із заступником директора Департаменту промислової політики П. С. Шинкаренком. На зустрічі в листопаді 2011 р. питання щодо «Проекту» ґрунтовно обговорювалися, але справа так і не зрушена з місця.

В Положенні цього Департаменту завдання та права щодо промислової політики задекларовані (за п.п. 1..3 „Положення”), але **виписане в Положенні не забезпечене ні кадровими, ні організаційними ресурсами для здійснення.** Про затяжні процеси задекларовано і в Державній програмі економічного і соціального розвитку України на 2012 рік та основні напрями розвитку на 2013 і 2014 роки: **«...на заваді модернізаційного розвитку стало довготривале**

**зволікання з розв'язанням системних проблем економіки і суспільства...».**

Промислова політика є невід'ємною і важливою складовою частиною державної політики, оскільки вона пов'язана з перспективами розвитку країни.

В одному з рефератів «**Политология. Политика как социальное явление**» <http://works.tarefer.ru/66/100386/index.html> ефективність і результативність політики запропоновано оцінювати за такими показниками:

а) чи здатна політика забезпечувати раціональне використання наявного ресурсного, виробничого, трудового та інтелектуального потенціалів;

б) в якій мірі вона активізує працю, безпосередньо виходить на інтереси людини і реально впливає на рівень і якість задоволення потреб людей;

в) чи забезпечує відповідність цілей і засобів їх реалізації;

г) яка ціна політики;

д) ступінь відповідальності політиків за наслідки прийнятих рішень.

В результаті невідповідності цим критеріям самої суті промислової політики, як складової частини загальнодержавної, втрачено вплив НАН України, прикладної та галузевої науки на розвиток реальної економіки, не забезпечені умови для напрацювання нових науково-технічних заділів, досліджень і дослідно-конструкторських робіт на перспективу: **«Якість наших науково-дослідних інститутів (НДІ) знизилася і сьогодні вони знаходяться на 68-му місці у світі в сфері науки, розробок, інновацій... Виходить, що економіка живе своїм життям, а наука – своїм... Із 1340 наукових організацій мало хто акредитований, як наукова устано-ва».** Це при тому, що... **«наука - це формування перспективи держави!... Починаючи з 90-х років економіка України структурно деградувала... »** (академік [В. Семиноженко](#)).

Згадані вище справи та висновки наводять на роздуми **про зраду державних інтересів не тільки посадовими особами, причесними до саботажу екомобілебудування, а і про неефективну позицію РНБО**, бо зазначені зволікання та відсутність чітко визначеної стратегії розвитку внутрішнього виробництва і промислова політика в існуючому форматі давно створили загрозу національній безпеці України.

**Для зміни ситуації пропоную розглянути та здійснити наступне:**

1. Раді Національної безпеки та оборони (РНБО) України разом з Міністерством економічного розвитку і торгівлі за участю відповідних наукових установ і з залученням громадськості слід створити спеціальну комісію та провести ґрунтовний комплексний аналіз причин **„структурної деградації і довготривалих зволікань з розв'язанням системних проблем економіки і суспільства”**. Типовим прикладом таких зволікань є екомобілебудування, як поверхневий результат глибинних і не визначених (чи прихованих) процесів і причин,

за яких: „...наша країна ризикує втратити всі надії на гідне життя. Імідж України погіршується, вона майже нічого не робить для того, щоб займати гідне місце серед розвинених країн» (Президент України Л. Кравчук, ж. «Контракты», № 47, 4.11.2008 р., стор. 49).

Грунтовний аналіз цим причинам та процесам дасть можливість встановити і ліквідувати перепони на шляху досягнення ефективності і результативності промислової політики, а на цій основі – і на шляху розвитку внутрішнього виробництва, реальної економіки, соціально-економічного розвитку та допоможе змінити соціальне бачення щодо подальших дій.

2. За умов, що **“Наука визначає майбутні риси держави”** та потреби **«залучення до інноваційного розвитку держави широкого кола винахідників, раціоналізаторів... збереження та розвиток інтелектуального та науково-технічного потенціалу»** (за Програмою) є необхідність в наступному:

-- Сформувати **нову ідеологію промислової політики** та забезпечити реальні можливості плідних взаємовідносин Департаменту промислової політики з науковими установами, творчими лабораторіями, тематичними лідерами за напрямками, іншими науковими структурами та громадськими організаціями. Встановити рівень відповідальності Департаменту за ефективність і результативність промислової політики. Відповідно до цього укомплектувати Департамент кваліфікованими кадрами та консультантами і забезпечити його діяльність фінансовими та організаційними ресурсами.

По суті, Департамент **терміново має стати „мозковим”** і інформаційно-аналітичним центром створення, розвитку і підтримки прогресивних технологій, розробки стратегії розвитку промисловості, здійснювати **пошук новаторських розробок та перетворення їх в інвестиційно-привабливі проекти.**

Незважаючи на те, що це складний і недешевий процес, він дасть можливість раціонально використати потенціал науково-технічних заділів, які ще збереглися, створити нові напрацювання для науково-технічних проектів і програм, створити нові виробничі потужності та модернізувати існуючі.

Один з можливих варіантів фінансування цієї частини роботи Департаменту – **законодавчо врегулювати використання прямих відрахувань з прибутку промисловості для цільового використання на НДДКР та пошукові роботи.**

На пропозицію автора, Комітет з питань промислової і регуляторної політики Верховної Ради України вже відгукнувся і заявив про готовність розглянути подібні питання щодо програми екомобілебудування: **„Одночасно повідомляємо, що у разі надходження конкретних пропозицій щодо необхідного законодавчого врегулювання піднятого Вами питання, то вони будуть ретельно розглянуті в Комітеті”** (вих. від 14.10.2009р., № 04-31/10554/221462). Комітет спрямував своє звернення з цього приводу до колишнього Мінпромполітики для розгляду і підготовки відповідних заходів, **але вони так і не розглядалися за умов саботажу екомобілебудування.**

3. Відповідно вимогам „Порядку розроблення та виконання державних цільових програм”, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 31 січня 2007 р., № 106, опублікувати проект Концепції державної цільової науково технічної програми ["Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів"](#) в офіційних засобах масової інформації, розмістити його на його веб-сайті Мінекономрозвитку для обговорення.

4. Організувати та провести заплановану протокольним рішенням колишнього Міністерства промислової політики від 16 липня 2009р. конференцію **«Переваги та недоліки започаткування в Україні нової галузі Машинобудування - екомобілебудування»**. За результатами обговорення визначити стратегічні цілі щодо розвитку супутніх напрямків галузі екомобілебудування, як науково-промислового комплексу та внести відповідні корективи в проект концепції.

5. Відповідно до згаданого вище в п. 3 „Порядку” забезпечити подальші дії у створенні та реалізації Державної цільової науково-технічної програми ["Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів"](#).

6. Визначити можливість та урегулювати процедуру фінансування програми екомобілебудування (чи її частини) та пов'язаних з нею заходів за рахунок коштів в рамках Кіотського протоколу. Згідно додатку „А” до Кіотського протоколу складові викидів автотранспорту входять до складу парникових газів та і сам транспорт віднесено до категорії джерел парникових газів і взагалі спалювання палива. Ці заходи відповідають цілям, визначним Рамковою конвенцією ООН та Кіотським протоколом, бо вони і вся програма безпосередньо спрямовані на реалізацію проекту щодо зменшення викидів, економії і раціональному використанню енергоресурсів

7. Розглянути пропозиції Спілки екомобілебудівників України „Екомобіль” щодо участі в проведенні установчих зборів Громадської Ради при Мінекономрозвитку (вх. від 21.01.2011р., № 1113/0/0/-11 та № 37/0/1/11-11). Залучення винахідників, тематичних лідерів та науковців до розбудови реальної економіки є шлях до успіху: **«Головна причина того, що реформи сьогодні негативно сприймаються суспільством - відсутність діалогу з владою... Наукові і громадські об'єднання мають стати генератором реформ... Суспільну підтримку отримують лише ті проекти, які створені в трикутнику «експерти-суспільство-влада»**. Тому сьогодні ні в якому разі не можна втратити наукові громадські об'єднання, адже їхня діяльність – гарантія діалогу влади і науковців, їх співпраці, єдиного бачення подальшого розвитку країни» (академік В. Семиноженко).

Провідна роль винахідників і науковців визначена і А. Ключевим в Державній програмі розвитку внутрішнього виробництва: **«...залучення до інноваційного розвитку держави широкого кола винахідників, раціоналізаторів... пошуку новаторських розробок вітчизняних науковців, перетворення таких розробок в інвестиційно - привабливі проекти»**.

Конкретний приклад важливості новаторських розробок вітчизняних науковців відзначений і державною експертизою: «Пропозиції Парафенка М. І. щодо розвитку НДДКР в Україні по екомобілям безперечно слушні і актуальні, як з умов альтернативної енергетики автопарку і зменшення залежності від імпорту нафтопродуктів, так и з умов покращення екології довкілля» ([стор.1](#), [стор.2](#)).

8. Досвід створення Громадських рад показав, що для залучення активних представників громадськості, в т. ч. винахідників та науковців до інноваційного розвитку держави існують перепони. Постанова № 996 потребує аналізу фактів і доопрацювання наявності відомчих підзаконних актів, зокрема щодо технології рейтингового голосування. Довільні її тлумачення в методичних матеріалах на користь органу привели до того, що навіть на запитання Прем'єр - Міністра України М. Азарова: **„Я хочу почути, як працюють громадські ради в міністерствах і відомствах. Чи ставлять вони конкретні і актуальні питання профільним міністрам?“** відповіді надати нікому. Тому він і запланував присвятити цьому одне із засідань Уряду [http://dt.ua/SOCIETY/gromadski\\_radi\\_gora\\_narodila\\_mishu-91350.html](http://dt.ua/SOCIETY/gromadski_radi_gora_narodila_mishu-91350.html)

Слід зауважити, що провідна роль першопрохідців (винахідників та науковців), зазначена А. Ключевим та В. Семиноженком давно **плідно працює, як ідеологія діяльності Парламенту Фінляндії** („Проект”, ст. 84-65, п. 5).

9. За умов широкопрофільності галузі екомобілебудування (машинобудівні, електротехнічні, хіміко-технологічні, електронні, нано-технологічні напрямки, альтернативна енергетика та інші супутні науково-технічні напрямки), слід розглянути „Проект” екомобілебудування, як підставу або основу для формування технопарку, про який мріють Президент України В. Янукович та Прем'єр – Міністр М. Азаров <http://www.segodnya.ua/news/14215558.html>

Зазначені в п.п. 1...9 дії сприятимуть відродженню промисловості, соціально-економічному розвитку України і морально-етичному розвитку суспільства та будуть позитивно впливати на розвиток його духовності.

**В країнах Заходу політична і економічна культура та технологічна культура виробництва формувалися поступово, еволюційним шляхом. Запозичити та штучно впровадити такі досягнення в свідомість суспільства України без зазначених вище дій є нереальним, бо [«Любой путь модернизации будет успешным тогда, когда он выходит из традиций страны и её собственного опыта»](#) (академік В. Семиноженко).**

Тому на даному етапі соціально-економічного розвитку України «Главный инструмент, который в состоянии помочь Украине - это общенациональные проекты. Они достаточно популярны в обществе и способны консолидировать всю нацию, не вызывая разногласий» (проф. О. Слюсаренко). До подібних висновків дійшли: Л. Кравчук, А. Попович, Л. Лук\*яненко, В. Чеповой А. Дикунов та інші (ж. «Контракты», № 47, 4.11.2008 р., Проект «Україна»).

Цю ідеологію, як настанову на особисту творчість, вдало сформулював і

А. Ключев: «Через відродження національного виробництва повинні об'єднатися всі справжні патріоти України... Саме такі проекти буде всебічно підтримувати український уряд».

За результатами згаданого в п. 1 ґрунтового аналізу та ліквідації виявлених перепон виявляться умови щодо використання та примноження науково-технічного потенціалу для розвитку галузей національної економіки, її розбудови, зниження її енергоємності та створення умов для переходу до стратегічного управління, що і задекларовано державною Програмою внутрішнього виробництва та рекомендовано щорічно включати до проекту Державної програми економічного і соціального розвитку України на відповідний рік.

**Прошу Вас, шановні Петро Олексійович та Андрій Петрович,** розглянути моє звернення, повідомити про результати розгляду та про прийняті Вами рішення стосовно зазначених зауважень щодо промислової політики, конкретного прикладу - екомобілебудування та пропозицій за п.п. 1...9.

З повагою,

М. Парафенко

Парафенко Микола Іванович, кандидат технічних наук, автор «Проекту» та проекту концепції, Голова Співки екомобілебудівників України «Екомобіль», тел. 098 848 82 82, e-mail: [parafenko@e-m.org.ua](mailto:parafenko@e-m.org.ua) Матеріали в Інтернеті: - <http://e-m.org.ua/> «Проект...», [Інші документи...](#) [Підсумки роботи Співки за станом на 01.01.2012р.](#)

**Додаток:**

Концепція державної цільової науково-технічної програми України „Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів”, на 19 арк., 1 примірник.