



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ
ВІДКРИТЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО

“УКРАЇНСЬКИЙ ІНСТИТУТ АВТОБУСО-ТРОЛЕЙБУСОБУДУВАННЯ”

ВАТ “УКРАВТОБУСПРОМ”

79026, Львів-26, вул. Персенківка, 10
Тел: 64-98-96, 63-05-52.
факс 63-05-52
E-mail ukrauto@lv.ukrtel.net

ПЛФ ВАТ “Кредобанк”
р/р 26001017023 МФО 325365
ЗКПО 00234844

“23” квітня 2008р. № 434

Міністерство промислової політики
України
Заст. директора Департаменту
п. Яковенко Ю.В.

ВІДГУК

на вихідні матеріали М.І.Парафенка для створення державної науково-технічної програми “Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів”, обсягом 93 стор., із додатків

Пропозиції Парафенка М.І. щодо розвитку НДДКР в Україні по екомобілям безперечно слухні і актуальні, як з умов альтернативної енергетики автопарку і зменшення залежності від імпорту нафтопродуктів, так і з умов покращення екології довкілля.

Однак, надані конкретні матеріали стосуються тільки електромобілів, що є тільки одним із напрямків робіт по задекларованій Програмі (екомобілів), куди необхідно включати і інші альтернативні варіанти силового приводу АТЗ як екомобілів (гібридні силові установки, біопалива, газові палива, вкл. водень і т.п.).

Дані напрямки, включно і електромобілі, незалежно від поданих матеріалів, включено в проєкт “Державної програми розвитку автомобільної промисловості та регулювання ринку автомобілів у період до 2015 року”, як неминучі напрямки розвитку з врахуванням світових тенденцій розвитку.

Враховуючи представлені напрацювання, а також досвід робіт по тематиці електромобілів, накопичений Інститутом електродинаміки НАН України і іншими установами в 1980-і рр. можна констатувати необхідність формування у 2008р. міжгалузевої програми НДДКР Мінпромполітики і НАН України щодо I етапу реалізації цих робіт по 2 основних проблемах створення дослідно-експериментальних зразків міських електромобілів:

- розробці 2 оригінальних конструкцій кузова і шасі актуальних для ринку легкового міського автомобіля кл. А на 204 осіб (типу Smart, MB A140, Ока/Таврія) та малотонажного так зв. розвізного фургона вантажністю 1-1,5т (повною масою до 3,5т) для обслуговування центрів міст (а також екскурсійні, ритуальні і т.п. сфери використання).

Розміщення акумуляторів і принципів відмінності силового приводу обумовлюють очевидну необхідність розробки відповідних просторових несівних конструкцій оригінальних кузовів і систем шасі.

- проведення науково-дослідних робіт з залученням Інститутів НАН України по головній проблемі електромобілів - виготовлення нового покоління акумуляторів високої питомої енергемісткості (з залученням підприємств ВПК) на літій-залізо-фосфатній чи літій-титановій основі (чи натрій-нікель-хлоридних, що застосовуються у ВМФ), а також електронні системи керування силовим приводом (на базі напрацювань Інститутом електродинаміки НАНУ).

Розробка і виготовлення, випробування і підконтрольна експлуатація цих електромобілів впродовж 3-4 років дозволила б (при успішних результатах) поставити питання про промисловий розвиток проекту з залученням інвестицій і організації серійного виробництва.

Важливим залишається питання збуту електромобілів і законодавчого стимулювання, згідно міжнародної практики, розвитку збуту та експлуатації електромобілів.

Об'єктивно слід констатувати, що існуючі напрацювання, представлені М.І.Парафенком, включно і АТ "Електромобіль", не можуть бути використані безпосередньо для підготовки малосерійного виробництва, так як базувались на адаптації моделей автомобілів і використанні класичних акумуляторів, носили дослідний характер і не забезпечують сприятливих експлуатаційних характеристик. Автомобіль ЛуАЗ 13021 знято з виробництва. Основним практичним результатом вищевказаних дослідних робіт є констатація необхідності докорінної переробки конструкції класичних автомобілів під концепцію електромобіля та застосування більш ефективних джерел енергозабезпечення (нового покоління акумуляторів, де, зрештою, сконцентровані зусилля і в зарубіжних проектах). Практичну цінність представляють напрацювання Інституту електродинаміки НАНУ по електронній системі управління електродвигуном, що можуть бути покладені в основу промислової розробки.

На першому етапі необхідно погодити цільову закупівлю промислово-дослідної партії підприємствами комунальної та державної форми власності (Укрпошта, напр., чи ремонтно-експлуатаційні служби житлово-комунального міського господарства) та організації позаконтрольної експлуатації для доводки конструкцій і підготовки малосерійного виробництва.

Таким чином вважаємо необхідним формування міжгалузевої державної програми (Мінпромполітики, Міносвіти і науки, НАН України) з формуванням 2 етапів:

- НДКРР з залученням КБ автомобільного профілю по розробці кузовів і шасі, Інститутів НАН України, технічних університетів (НУ "КПІ", НУ "ХПІ", НУ "Львівська політехніка") та інститутів і заводів ВПК по акумуляторах нового покоління та електронних системах управління приводу, з випуском промислово-дослідної партії машин, випробуваннями і організацією підконтрольної експлуатації (2009-2011рр.);

- організація малосерійного виробництва з залученням зацікавленого інвестора (або ж на одному з державних машинобудівних заводів ВПК з державною інвестицією), коректування конструкторської і технологічної документації, вихід на програму виробництва 500-1500 шт./річно з прийняттям законодавчих і нормативних актів з умов стимулювання збуту та покращення екологічного навантаження довкілля в містах України (2012-2015рр.).

Матеріали-пропозиції М.І.Парафенка та відгук обговорені на засіданні науково-технічної ради інституту та правління (протокол № 16/08 від 21.04.08р.).

З повагою,

Голова правління
ВАТ "Укравтобуспром"
проф., д.т.н.



Л.В.Крайник