

Підсумки Роботи Спілки за станом на 01.01.2012р.

1. Розроблено "Проект ..." , який без зауважень пройшов двохступеневу експертизу, в т. ч. і державну (відгук ВАТ «Укравтобуспром» від 23.04.2008 р, №434, протокол засідання НТР від 21.04.2004 р., №16/08).

2. За підтримкою та безпосередньою участю двох інститутів НАН України, НТУ України «КПІ» та його наукового парку та Київської організації СНІО України засновано громадську організацію – Спілку екомобілебудівників України «Екомобіль» (м. Буча).

3. Задекларували свою підтримку створенню згаданої Державної програми та нового напрямку машинобудування – екомобілебудування:

3.1 Відгуком Державної експертизи зазначено: **«Пропозиції Парафенка М.І щодо розвитку НДДКР в Україні по екомобілях безперечно слушні і актуальні, як з умов альтернативної енергетики і зменшення залежності від імпорту нафтопродуктів, так і з умов покращення екології довкілля»**, і що запропоноване „Проектом...” є „**неминучі напрямки розвитку з урахуванням світових тенденцій розвитку**” (відгук ВАТ “Укравтобуспром” від 23 .04.2008 р, № 434, м. Львів, протокол засідання науково-технічної ради від 21.04.2008р., № 16/8). ([стор.1](#), [стор.2](#)).

3.2. Комітет з питань промислової політики та підприємництва Верховної Ради України: **„Ваше звернення щодо необхідності створення в Україні нової галузі машинобудування – екомобілебудування підтримується членами Комітету... Одночасно повідомляємо, що у разі надходження конкретних пропозицій щодо необхідного законодавчого врегулювання піднятого Вами питання, то вони будуть ретельно розглянуті в Комітеті”**.

3.3 Національна Академія Наук: **„Відповідно до доручення Секретаріату Кабінету Міністрів України № 30373/1/1-08 від 17.06.2008 Національна академія наук України розглянула та підтримує пропозиції Спілки екомобілебудівників України „Екомобіль” щодо розробки концепції Державної науково-технічної програми екомобілебудування”**.

3.4. Союз промисловців та підприємців України: **«...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...Пропозиції Спілки екомобілебудівників України є унікальними... Свою частку роботи Спілка екомобілебудівників України на чолі з М. Парафенком виконала... Просимо додати зусиль щоб справа була зрушена з місця...»** ([стор.1](#), [стор.2](#))

3.5. Київська організація Спілки наукових та інженерних об'єднань України: **„Відзначити, що в результаті... здійснення робіт по створенню експериментальної моделі вітчизняного екомобіля Парафенка М.І. та його партнерами вдалось досягти результатів... Вважати можливим використати науковий та організаційний потенціал Наукового парку „Київська політехніка” для забезпечення розробки та реалізації такої програми”** ([стор.1](#), [стор.2](#) та рішення пленуму від 31.03.2005 року).

3.6. Секретаріат Президента України: **„На підставі ст. 7 ч. 3 Закону України „Про звернення громадян” надсилаємо на розгляд звернення**

Парафенка М.І., що надійшло до Секретаріату Президента України, щодо можливості впровадження у серійне виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів...”.

3.7. Кабінет Міністрів України (доручення на адресу НАНУ від 17.06.2008 р., № 30373/1/1- 08 щодо до листа Співки екомобілебудівників України від 10.06.2008 р., № 05.06) та деякі народні депутати.

Комітетом з питань промислової і регуляторної політики та підприємництва ВР України, „...щодо необхідності створення в Україні нової галузі машинобудування - екомобілебудування підтримується членами Комітету...у разі надходження конкретних пропозицій необхідного законодавчого врегулювання піднятого Вами питання, то вони будуть ретельно розглянуті в Комітеті” (лист від 14.10.2009 р., № 04-31/10-554/221462).

4. На виконання пропозицій Секретаріату Президента України (лист від 30.03.2009 р., №22/028391-10К та за дорученням Секретаріату Кабінету Міністрів України (лист від 08.04.2009 р., № 30373/1-08) Мінпромполітики 16 липня 2009 р. провело спеціальну нараду „Стан та перспективи розвитку в Україні нової галузі машинобудування – екомобілебудування”.

5. За протокольним рішенням цієї наради та дорученнями Мінпромполітики України від 22.10.2009р., № 21/5-1-432. та від 24.11.2009р., № 14/5-1-2216 розроблено **проект концепції Державної цільової науково-технічної програми України „Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів”** Проект цієї концепції представлений в Мінпромполітики 0.9.11.2010 р., розміщено на сайті Співки)

6. Протокольним рішенням згаданої наради заплановано проведення конференції «**Преваги та недоліки започаткування в Україні нової галузі машинобудування – екомобілебудування**», але процес затягнувся. Міністерство промислової політики України ліквідоване Указом Президента України. За цих підстав підготовлено матеріали щодо створення Національного Проекту України з тематики екомобілебудування. Матеріали спрямовані листом від 02.01.2011р., № 017 до робочої групи „Національні проекти” Комітету з економічних реформ при Президенті України.

7. Проведено достатній обсяг експериментальних робіт по створенню експериментальних зразків екомобілів, що надало можливість перевірити ряд перспективних технічних рішень для подальшої роботи.

8. На запит НТУ України „КПІ” підготовлена рецензія (додаток 1)

9. Підготовлене та спрямоване 03.11.2011р. звернення до Уряду України щодо вирішення проблем екомобілебудування.

10 Підготовлені та подані до КМДА пропозиції щодо застосування екомобілів у м. Києві, Надійшла відповідь КМДА від 31.10.2011, № 049-17/6247-11) щодо врахування пропозицій Співки при підготовці остаточної редакції стратегії розвитку Києва до 2025 року.(додаток 2)

11. У відповідь на лист КМДА від 31.10.2011, № 049-17/6247-11) підготовлені та подані на розгляд до КМДА додаткові пропозиції (додаток 3)

12. На звернення до Уряду України від 03.11.2011 р. листом від 11.11.11., № 3821-25/63 Перший заступник Міністра Мінекономрозвитку В. Копилов підкреслив, що питання щодо створення та розвитку в Україні виробництва екомобілів є актуальним і потребує додаткового вивчення.

13. За пропозицією Першого заступника Міністра Мінекономрозвитку В.А Копилова 23.11.2011 р. відбулася зустріч Голови Співки М. Парафенка з заступником директора Департаменту промислової політики цього Міністерства П. Шинкаренком. Департамент приступив до вивчення пропозицій Співки

14. Підготовлена та опублікована стаття [„Україна може будувати власні електромобілі»](#) (Економічна правда, 28.12.2011р.).

15. В зв'язку з підпорядкуванням напряму промислової політики Міністерству економічного розвитку і торгівлі відредаговано проект концепції Державної цільової науково-технічної програми України **„Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів”**.

(рецепція на запит НТУ України «Київський політехнічний Інститут»).

Уважаемый Валерий Анатольевич!

Уважаемый Василий Иванович!

Результаты анализа обсуждаемого вчера документа следующие.

1 По бизнес-предложению КПИ (А.С. Кудри) 2015 год планируется завершить только комплексными испытаниями старой доброй «Газели» или «Соболя» в качестве гибрида для «Покращення екологічної ситуації...».

«Газель» в трудное время удержала от полного краха российский Автопром, но по моим прогнозам в качестве энергоэкономичного и экологически безопасного автотранспортного средства (по определению «Экомобиль» в моей редакции) после 2015 года «Газель» и «Соболь» уже не понадобятся.

2. Серьёзно КМДА поставила вопросы в графе 3. Ответы же на них серьёзными не являются. Безусловно, ни на какие стратегические отрасли Украины не повлияет упомянутое гибридное усовершенствование «Газели».

Поколение ГАЗ-АА (ГАЗ-ММ) тоже было заслуженным, но требования времени изменились и появилась «Газель», а она не есть достаточное совершенство на перспективу. Длительность спроса на достигнутое совершенство в нынешних условиях интенсивно сокращается. Разработчики новых конструкций на Западе реагируют на эти процессы быстро.

3. Отсюда, на вопрос, поставленный в графе 4 при ставке на «Газели» ответ положительным быть не может, т.к. отсутствует комплексное решение с учётом крупных стратегических целей, по которым трудно промазать.

4. В графе 5 относительно новых возможностей в случае реализации рассматриваемого бизнес-предложения от КПИ замечание такое.

Опыт Германии относительно зон и карточек следовало бы изучить в КМДА, в т. ч. с учётом возможности изменения качества (а то и состава) моторного топлива. «Газели» и «Соболи» тут уже не помогут, поскольку по п. 1 возможность создания этих зон с этими гибридами, скорее всего, связывать не придётся.

5. Вызывает сомнение и положения графы 6. Три года и 200 млн. инвестиций планируется для разработки ТЗ и определения основных характеристик и компонентов.

Закладываемая нерациональная система использования средств по этапам и боязнь решить эти вопросы оперативно с минимальными затратами свидетельствует об отсутствии необходимых научно-технических заделов и уровне квалификации сотрудников кафедры А.С. Кудри в вопросах создания и переоборудования конструкций автомобилей.

6. «Ризик 2» (графа 7.) не состоятельный. Он отмечен только относительно способов приобретения АКБ, а «Ризик 5» относительно нефтяных монополистов вообще уровня Киева не касается. Главным «Ризиком» может стать пустая трата средств на сомнительную перспективу «Газели» и «Соболя», как гибридных конструкций.

7. В графе 8. следовало бы указать Израиль с интенсивно развивающейся инфраструктурой для применения электромобилей. Для убедительности о неотвратимости электрификации городского автотранспорта следовало бы

дать и приложения о фактах и планах зарубежных компаний и муниципалитетов крупных городов Запада.

8. Относительно финансовых показателей по Графе 9.

Представленный документ от полученного мною вчера вечером отличается только тем, что в нём были очень оперативно (а значит без мучительных расчётов!) учтены замечания о нереальности выделения такой суммы со стороны КМДА, в сроках и уровне окупаемости таких затрат в плане экономики и в плане экологических последствий. В результате, в графе 9, суммарный показатель Ваши специалисты за 2-3 часа снизили в 6 раз с 250 тыс \$ (около 2 млн грн) до 330 тыс грн. и по «потолочному» принципу сориентировались на сумму, приведенную в проекте моей концепции.

Результат таких действий можно было бы считать положительным, но сам процесс пересчёта свидетельствует о дилетантском подходе к определению фактической стоимости работ по этапам программ. Система просить финансирование не на решение конкретных проблем, а на выживание научной организации (института, кафедры) со всеми её надстройками осталась в прошлом.

Безусловно, долю средств необходимо предусматривать на создание научно-технических заделов на перспективу, а заказчик в этой перспективе должен быть заинтересованным.

9. На поставленный вопрос КМДА об экономическом эффекте конкретного ответа не последовало. Предполагаемые 35% таковым не является.

С другой стороны и вопрос поставлен не вполне корректно. Это, пожалуй, единственный прокол составителей формы.

Сопоставляя суть вопросов и ответов можно судить и о сопоставительном уровне квалификации сторон.

Вынужден заключить следующим:

1. Документ КМДА тщательно продуман. Судя по этому будут не менее **тщательно проанализированы и Ваши ответы на поставленные вопросы!** При условии непредвзятости (в хорошем понимании этого фактора) милостью КМДА по этой тематике не подаст. Не то время и не те условия договорных отношений с учётом арсенала альтернатив.

2. На заседании «Круглого стола» я убедился в наличии серьёзных заделов КПИ в ряде перспективных научно-технических направлений, вполне достойных для внесения соответствующих бизнес - предложений в КМДА для стратегического развития Киева и в привлекательности их к спонсированию.

Это свидетельствует о факте действия принципа динамического программирования ситуации в соответствующих коллективах института, наличии в них достойных тематических лидеров и квалифицированных исполнителей.

Полной противоположностью этому положительному явлению в КПИ является направление экомобилестроения и бизнес-предложение по применению экомобилей в условиях Киева, что подтвердилось и результатами анализа представленного документа.

Н. Парафенко.

17.11.2011 г. (см. Продолжение)

Продолжение 18.11.2011 г.

Поскольку не успел отправить вчера в рабочее время, сегодня немного отступлю от конкретики по упомянутому документу,

Созданные В.Б. Павловым в прошлом веке перспективные научные заделы по электронике сейчас уже не смогут удержать лидерство Украины в области экомобилестроения, тем более в условиях применения на серийных автомобилях. Соответствующая зарубежная техника вполне конкурентоспособна по идеологии, уровню исполнения и по стоимости, поскольку она серийного производства.

Сохранилась пока ещё возможность лидировать в экомобилестроении в части конструкций шасси, кузовов, элементов подвески и её направляющих устройств, в компоновочных решениях и других важных системах автотранспорта.

Пропахивать эти трудоёмкие направления, в экспериментальных работах по созданию электромобилей просто не было больших потребностей, все ограничивались переделками конструкций автомобилей. В последнее же время ситуация изменилась

При комплексном подходе, предусмотренном моим проектом. заделы В.Б Павлова могли бы дать возможность создания промышленного производства комплектующих, как альтернативу поставке импортной комплектации по электронике. Более того, появилась бы возможность дальнейшего развития его научных заделов. Тематических лидеров по направлениям Бог посылает не часто и заменить их коллективы научно-исследовательских организаций не в состоянии по аналогии с бегунами, боксёрами вокалистами и т. д. Мощная бюрократическая надстройка над тематическим лидером в научно-технических направлениях сильнее первопроходца и не позволяет рационально использовать его потенциал.

Несмотря на многолетние наши добрые отношения (с ректоратом КПИ), эти отношения не привели к оформлению сотрудничества в плане совместного создания перспективной техники по этому проекту. Амбициозность оказалась выше профессионализма и важнее перспектив.

По этой причине в команде КПИ по адаптации «Газели» участвовать я не намерен. У нас диаметрально противоположные концептуальные подходы по созданию такой техники и к организации производства научно-технической продукции.

В связи с этим, доводить данный документ до пригодности его для представления в КМДА я не стал, Ограничился анализом фактов, а как отреагировать на результаты анализа Вам виднее.

С Уважением, Н. Парафенко.

18.11.2011 г..

Голові КМДА та Комітету із розробки
Стратегії розвитку Києва до 2025 р.,
Попову О.П.

Київ, Хрещатик, 36, 01044

Шановний Олександрє Павловичу!

Дякую Вам за можливість запропонувати свій внесок у створення виваженої стратегії розвитку Києва (з цього приводу я одержав Ваше SMS-запрошення). Суть пропозицій викладена у вихідних матеріалах для створення Державної науково-технічної програми України „Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів” (див. <http://e-m.org.ua> – „Проект державної програми...”, стор. 5-7, 13, 31-33, 69, 71, 75-76). Початок цій справі покладено саме пропозиціями до КМДА, де розглядався і перший варіант згаданого проекту. Враховуючи рекомендації ГУ промислової, науково-технічної та інноваційної політики КМДА та визнання ним загальнодержавного значення запропонованої „Проектом...” ідеології (лист від 11.10.2006 р., № 045-869Н), покладено початок вирішенню цих проблем на державному рівні.

Ідеологія створення в Україні нової перспективної галузі машинобудування – екомобілебудування, та поступового переходу на електротягу значної частини внутрішньоміського автотранспорту (в першу чергу у Києві і великих містах та промислових регіонах з великою щільністю населення) підтримана висновком експертизи, замовленої свого часу КМДА (стор. 74-76 „Проекту...”), та відгуком державної експертизи, проведеної на замовлення Міністерства промислової політики України (відгук ВАТ „Укравтобуспром” від 23.04.2008 р., № 434 (протокол науково-технічної ради інституту та правління від 21.04.2008 р., № 16/08, м. Львів). Як зазначено відгуком державної експертизи: «Пропозиції Парафенка М.І. щодо розвитку НДДКР в Україні по екомобілям безперечно слушні і актуальні, як з умов альтернативної енергетики і зменшення залежності від імпорту нафтопродуктів, так і з умов покращення екології довкілля», і що запропоноване „Проектом...” є **неминучі напрямки розвитку з урахуванням світових тенденцій розвитку”**.

Зазначене співпадає з промисловою політикою Заходу та пропозиціями Міністрів промисловості країн ЄС до Єврокомісії розробити загальноєвропейську **стратегію розвитку виробництва електромобілів в Європі в умовах зростаючої конкуренції у цьому секторі з боку США і Китаю**, поступово знаходить підтримку з боку окремих установ і в Україні (додатки 1-4),

На мою думку, настав час, коли КМДА теж мусить не відсторонюватися від вирішення проблеми поступового переходу значної частини автотранспорту у Києві на електротягу в протилежність позиції в минулому (лист ГУ транспорту КМДА від 19.10.2006 р., № 063-2894), та від 18.07.2008 р., № 045-757 ГУ промислової, науково-технічної та інноваційної політики КМДА). До того ж основними замовниками електромобілів в зарубіжжі є саме муніципалітети великих міст. Лідером в

цьому напрямку є Амстердам, а з 2007 р. Москва теж намагається вирішувати цю проблему (стор. 80 „Проекту...”). На даний час вже створені зразки російського „Е-мобиля” та намічено побудувати завод для їх серійного виробництва.

На основі наведеного вище та в додатках пропоную наступне.

1. Внести розділ в стратегію розвитку Києва щодо поліпшення екологічного стану шляхом зменшення об’ємів шкідливих викидів автотранспорту застосуванням екомобілів для внутрішньоміських перевезень та у сферах обслуговування міста. Орієнтовні розрахунки, які характеризують переваги застосування екомобілів в цьому перед автомобілями приведені на стор.14-20 „Проекту...” на прикладі заміни у Києві 10% автомобілів класу малотонажних вантажних та мікроавтобусів і розвізних фургонів екомобілями відповідного їм типорозміру („Проект...”, стор. 19, п. 8).

2. Можливо, слід створити окрему комісію чи групу осіб відповідної кваліфікації та рівня дієздатності у цих питаннях, яка б сумлінно вивчила суть проблем та визначилася в умовах реалізації означеного в п. 1.

3. Організувати дієву підтримку автору „Проекта...” щодо створення Державної цільової науково-технічної програми „Виробництво малотоннажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів”, опублікування проекту концепції цієї програми у офіційних засобах інформації, проведення запланованої конференції та інших складових створення цієї програми.

4. Для прискорення процесу вирішенні цих проблем слід переглянути ставлення КМДА до поданих раніше нами пропозицій щодо співпраці у створенні двох-трьох зразків екомобілів (див. наш вих. № 02.06 від 03.06.2008 р., п. 3, 4, 5 і 6 та відповідь на цей лист, Ваш вих. від 18.07.2008 р., . № 045-757). Вирішення цих питань може надати можливість підняти рейтинг Києва у сфері вирішення проблем екологічної ситуації, як приклад участю команди Києва у міжнародних гонках екомобілів. Команди Zero Race (Нульова Гонка) вже поставили рекорд в історії електричних автомобілів, подолали близько 28000 км пробігу, перетнули 4 континенти, побували в 16 країнах і зупинялись в більш ніж 150 містах по всьому світі, в т. ч. **1-го вересня 2010 зупинялись і у Києві**. Прославляючи свої міста та країни. успішно фінішували біля палацу Організації Об’єднаних Націй в Женеві. У вересні 2011 року стартувала ще одна гонка WAVE (World Advanced Vehicle Expedition). Вийшло 20 команд з 6-ти країн, – **знову ж, без України**. Наступна 80-ти денна навколосвітня гонка з нульовими викидами запланована на 2012 рік. До участі в заході запрошуються всі електричні транспортні засоби з дальністю пробігу на одній зарядці 150 км (при швидкості 80 км/год).

Київ ще міг би представити команду на двох екомобілях – тримісний мініекомобіль і малотонажний вантажний, які вже створюються у творчій лабораторії автора. Для такої участі екомобілі до промислових зразків доводити не треба. Достатньо представити їх на ходу, як це зробили команди Zero Race, демонструючи подібне в Києві у вересні 2010 р., <http://zero-race.com/>

5. Новий 10-річний план розвитку Європейського союзу передбачає збільшення зайнятості в зоні євро з 69 до 75 відсотків працездатного населення, розширення інвестицій у дослідження та науково-технічні розробки з 1,9 до 3 відсотків ВВП ЄС. Викиди вуглекислого газу повинні бути

скорочені на 20 відсотків порівняно з рівнем 1990 року. Споживання енергії повинно знизитися на 20 відсотків: <http://slon.ru/news/308735/>

Київ міг би стати в авангарді саме вирішення таких проблем в Україні та у створенні галузі екомобілебудування. Президент та Прем'єр-міністр України вже заявляли про необхідність створення комплексу, подібного Кремнієвій долині в США і що створюється в Росії. Саме екомобілебудування може стати в основі створення такої долини в Києві, бо включає цілий комплекс науково-технічних спрямувань, які будуть сприяти створенню та розвитку багатьох науково-промислових організацій та розвитку супутніх науково-технічних напрямків (виробництво тягових акумуляторів, силової електроніки і електротехнічного устаткування та інше, стор.34 „Проекту...”), що приведе до створення в Києві відповідних виробництв з десятками тисяч робочих місць.

До того ж, за логікою, фінансовими активами згаданих заходів може стати частка коштів, передбачених для вирішення екологічних проблем в рамках Кіотського протоколу, бо ці заходи відповідають цілям, визначним Рамковою конвенцією ООН та Кіотським протоколом, та і взагалі вся програма екомобілебудування безпосередньо спрямована на реалізацію скорочення викидів, економію і раціональне використання енергоресурсів.

6. Крім зазначених, є багато інших питань, які потребують попереднього вивчення. Як приклади – визначення можливостей, форми участі КМДА у реалізації Програми (стор. 46 „Проекта...”) та, можливо, залучення до цього інших міст України (асоціацію міст України). З технічних питань – виникне потреба у визначенні в місті першочергових місць для створення станцій зарядки акумуляторів екомобілів. В зв'язку з цим - визначення можливості (доцільності) використання в умовах Києва струмоприймачів транспортних засобів (патент України № 28939, <http://www.youtube.com/watch?v=PmF8MNLOaRU&feature=feedu>), та інше.

В додатках приведена інформація, яка допоможе у вивченні суті проблем та зорієнтуватися щодо участі у їх вирішенні. Ініціювати проекти майбутнього з відповідальністю за соціальний результат – справа складна, але міра можливості визначається рівнем та тривалістю старанності.

З повагою

М. Парафенко

Парафенко Микола Іванович, автор вихідних матеріалів для створення Державної цільової науково-технічної програми України «Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів» та проекту концепції цієї програми, Голова Співки екомобілебудівників України „Екомобіль”, кандидат технічних наук. Адреса: вул. Трудова, 31, м. Буча, Київської обл., 08292, тел. 098 848 82 82, e-mail: parafenko@e-m.org.ua
Докладніші дані про автора див. на стор. 60-61 „Проекту...” та в статті «О моих самоделках, о «Старте», электромобилях и о Северодонцке» <http://e-m.org.ua/>

Додатки:

1. Копія листа Комітета з питань промислової і регуляторної політики та підприємництва Верховної влади України.

2. Копія листа Національної академії наук.

3. Копія листа Президента Українського Союзу промисловців і підприємців (УСПП), народного депутата України Кінаха А.К.

4. Копія Рішення № 4-08 Київської організації Спілки наукових та інженерних об'єднань України.

5. Результати досліджень компанії Appleton Mayer, «Будущее автомобильной промышленности. Что думают о «зеленых» автомобилях на трех континентах», <http://www.appletonmayer.com/data/research/2011/0311/>

6. Щодо промислової політики ГУ КМДА та України.

7. Плани деяких виробників електромобілів

Спілка екомобілебудівників України

ЕКОМОБІЛЬ

08292, Україна, м. Буча, Київської обл., вул. Трудова, 31, тел. 098 848 82 82,
(45 97) 48 681 <http://www.e-m.org.ua> e-mail: motor@e-m.org.ua

15.11.2011 р., № 021

Заступнику начальника
Головного управління економіки
та інвестицій КМДА
Сухоносу О.В.

Додаток до пропозицій, вх. КМДА
від 17.11.2011 р., № (004) П-18465)

Шановний Олег Вікторович !

Актив Спілки вдячний Вам за уважне ставлення до розгляду спрямованих в КМДА пропозицій за вх. від 17.11.2011 р., № (004) П-18465.

За участю представників КМДА в НТУ України „КПІ” відбулося засідання круглого столу з питань енергоефективності 08.11.2011р. На запрошення ректорату я взяв участь, як автор вихідних матеріалів для створення Державної цільової науково-технічної програми України „**Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів**” (далі Проект).

У Першого заступника Голови КМДА Мазурчак О. В. при огляді електромобіля „Газель” виник ряд запитань щодо його експлуатаційних показників, а у своєму виступі О. В. Мазурчак наголосив про **важливість вирішення проблем застосування електромобілів у Києві.**

Для такої позиції КМДА є істотні підстави. Біля мільйону щоденно курсуючих по Києву автомобілів продукують викиди забруднюючих речовини, що є причиною виникнення проблем зі здоров'ям жителів столиці. За даними Департаменту екологічного контролю Міністерства екології та природних ресурсів України, головними забруднювачами в містах є автомобілі (діоксид сірки, оксид вуглецю, діоксид азоту, формальдегіди та звичайна пилюка).

У 2008 р. Київ опинився на 28 місці (із 215 можливих) серед найбільш забруднених міст в рейтингу авторитетної компанії Mercer Human Resource Consulting (стор. 5 Проекту).

Переобладнання на електротягу в Україні кількох серійних автомобілів, (в т. ч. і згаданої „Газелі”) є дослідний процес, який сприяв накопиченню досвіду в застосуванні електроприводу в автомобілях. Але **в масштабах вирішення реальних проблем енергоефективності та екологічності автотранспортних засобів переобладнання серійних автомобілів на електротягу, як концепція, виявилось неефективним як в Україні, так і на Заході.** Саме тому на базі вітчизняних напрацювань з урахуванням світових досягнень були розроблені вихідні матеріали для створення Державної цільової науково-технічної програми України „**Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів**” (див. „Екомобіль-життя без

вихлопа” <http://e-m.org.ua/> „Проект державної програми...”, далі Проект). За результатами проведених досліджень встановлено: **«Упрощённый метод создания электромобилей путём переоборудования шасси автомобилей в условиях новых проблем и потребностей исчерпал свои возможности, а на смену ему приходит концепция целевых разработок»** (Проект, стор. 30).

З приводу такої концепції відгуком Державної експертизи на Проект зроблено суттєвий висновок: „...адаптації моделей автомобілів ... носили дослідний характер і не забезпечують прийнятних експлуатаційних характеристик... Основним практичним результатом вищевказаних дослідних робіт є констатація необхідності докорінної переробки конструкції класичних автомобілів під концепцію електромобіля...”.

Згодом до такої ж концепції прийшли і на Заході: **«Фактично слід заново винаходити автомобіль, точніше, думати про зміну архітектури всієї системи. Рішенням буде розробка якогось багатофункціонального апарату, який, зокрема, буде і автомобілем у сьогоднішньому розумінні слова»** («Deutsche Welle», «Німеччина купує електромобіль», 19.06.2009 р.).

Запитання, аналогічні заданим О. В. Мазурчаком, очевидно, виникнуть і у згаданих Вами структурних підрозділах КМДА при вирішенні конкретних питань щодо застосування екомобілів в умовах Києва.

Тому пропонуємо Вам звернути увагу згаданих підрозділів на економіку застосування екомобілів в умовах внутрішньо-міського транспорту (стор. 14-20 Проекту), на методіку визначення окремих показників екомобілів (стор. 47-56 Проекту) і на інші розділи Проекту, де є відповіді на подібні та інші запитання.

Щодо економіки застосування екомобілів - попередні розрахунки є і в проекті концепції Державної програми. Примірник цієї концепції мною був вручений О. В. Мазурчаку особисто в НТУ „КПІ” 08.11.2011 р. в процесі його запитань щодо характеристик електромобіля „Газель”.

За наведеними в згаданих матеріалах розрахунками, при заміні екомобілями 10 відсотків (близько 100 тис.) автомобілів, які здійснюють щодня по 100-150 км пробігу в столиці малотоннажними вантажними екомобілями з повною масою до 3,5 тон (в т. ч. розвізними електрофургонами і мікроелектробусами, прирівняними до цього класу), приведе до наступного (стор. 18-19 Проекту):

1. Об’єми шкідливих викидів у столиці зменшаться на 50-60 кг річно на кожну одиницю заміненних транспортних засобів, що становить біля 50 тон на добу, або на 12 тис. тон на рік;

2. Економія моторного палива в місті складе близько 1200 тонн на добу, або 300 тис. тон річно, бо кожні 5 кВт-годин електроенергії, в сумі витраченої на виробництво тягових акумуляторів і на їхню зарядку в процесі експлуатації екомобіля, приведуть до економії біля одного літра моторного палива. 3. **Витрати на енергоресурси для виробництва акумуляторів і енергоресурси для їх зарядки в процесі експлуатації на екомобілі майже в 4 рази нижчі, ніж витрати на моторне паливо автомобіля в тих же умовах експлуатації;**

4. **Річна економія коштів на оплату за енергоресурси** (за станом цін на паливо і електроенергію **на 2007 рік**) на цьому прикладі в Києві складе біля 2 мільярдів грн. За станом нинішніх цін це значно більше;

5. **Збільшення витрат електроенергії** на зарядку акумуляторів екомобілів в нічний час на 5-6 млн. кВт-годин не викличе проблем і навіть принесе користь енергосистемам (за постановою НКРЕ від 02.08.2006 р., № 926);

6. **Досягнення наведених показників** стимулюватиме створення та застосування екомобілів других типорозмірів та класів (п.п. 1-7, стор. 31-32) і розвиток перспективних напрямків економіки України (стор. 43-44 Проекту),

7. Створення зазначених умов поступового переходу автотранспорту на електротягу приведе до значного зменшення кількості автомобілів в столиці, в т. ч. легкових, які належать різним організаціям і установам. Доцільним стане розгляд питання про встановлення грошової компенсації відповідно кількості викидів кожною одиницею різних категорій транспортних засобів в межах міста, що забезпечить поповнення столичного бюджету (нижче п.п. 2 і 3).

З ілюстрації на стор. 2 додатку 5 та додатку 7 до поданих пропозицій (вх. КМДА від 17.11.2011 р., № (004) П-18465) видно, що Європа вже визначила всі наведені переваги застосування екомобілів і інтенсивно нарощує темпи освоєння їх виробництва. Основними ініціаторами та замовниками в застосуванні електромобілів на Заході є муніципалітети великих міст (див., наприклад, в Інтернеті статті: „Новая палитра немецких городов” та „Мюнхен дышит полной грудью”). Значно продвинулась в цьому напрямку і Москва, створюючи виробництво гібрида „Ё-мобиль” <http://yo-mobiles.com/> та виробництво літєвих акумуляторів для електромобілів <http://enersave.1556.html>

Настав час приступити до цього і Києву: **«Придет время и, чтобы подтвердить статус Киева как европейского города, все равно придется внедрять электромобили – но закупать их будем уже за границей, тратя огромные средства (придется закупать и всю структуру обслуживания)... Кстати, деньги на программу развития Украинского электромобиля нужны даже меньше, чем, скажем, средства, выделяемые на ремонт Крещатика, реконструкцию Михайловской площади и постройку собора. Неужели и здесь мы не сможем найти «пророков» в своем отечестве?»** (Владимир Корницкий, «Украинский электромобиль: миф или реальность?», ж. Автоцентр" №1 2001 г. 2001-01-19).

За цим пророцтвом час вже настав. Електромобіль тепер не міф, але рух до реальності в Україні і в Києві до цього часу поки-що **штучно загальмований**, незважаючи на те, що процес переходу значної частини автотранспорту на електротягу в Києві і інших великих містах та промислових регіонах України з великою щільністю населення є **невідворотнім**.

Пропонуємо розглянути приведені нижче пропозиції, як додаток до

поданих раніше за вх. КМДА від 17.11.2011 р., № (004) П-18465:

1. Вивчити досвід деяких країн щодо створення у містах екологічних зон (Германія) та створення інфраструктури для використання електромобілів (Ізраїль). «Московська об'єднана електромережева компанія» теж вже реалізує проєкт «МОЕСК-EV», мета якого - покласти початок створенню мережі заправних станцій для електромобілів.

2. У Германії є досвід щодо введення кольорових карток відповідно екологічним зонам міста. **Слід іти далі** – визначити можливості та умови створення системи грошової компенсації за викиди автотранспортом при його експлуатації в межах міста на користь міського бюджету. Можливий варіант - ввести систему доплат у вартість моторного палива на автозаправках (в межах міста) з метою перерахування цієї суми в бюджет Києва на спеціальний фонд, призначений для вирішення екологічних проблем автотранспорту.

3. Визначити можливість та доцільність створення системи та умов платного в'їзу в місто окремих категорій автотранспорту, наприклад, в залежності від кількості споживання моторного палива. (До того ж це не сприятиме намаганням зареєстрованим в столиці автомобілям заправлятися за межами міста, бо повернення в місто може бути платним для визначених категорій транспорту). Слід також розглянути перспективу застосування екомобілів, які означені п. 6 на стор. 32 Проєкту.

4. За умов створення згаданої програми екомобілебудування вивчити можливість та доцільність перепрофілювання деяких промислових підприємств Києва під організацію малосерійного виробництва екомобілів та виробництва комплектуючих виробів для них. **Це сприятиме розвитку перспективних напрямків науково-промислового комплексу в столиці** (див. п. 5 раніше наданих пропозицій та мій коментар до статті «Уряд хоче собі Силіконову долину», „Українська правда”, 04.12. 2010р.)»,

5. На основі вивчення досвіду зарубіжжя щодо **застосування електробусів** у внутрішньо - міських перевезеннях (див. Проєкт, стор.33, п. 7 та прототип російського електробусу «Нефаз» http://ines-ur.ru/enersave_1596.html) внести відповідне доповнення щодо 1-го етапу реалізації робіт (за відгуком Державної експертизи). Саме електробуси можуть бути віднесені до категорії **„...інших перспективних моделей екомобілів”** (за Проєктом) з метою прискорення організації їх виробництва. Можливий виконавець - ВАТ „Укравтобуспром”, м. Львів.

6. Вважаємо доцільним залучити до вирішення означених проблем провідних фахівців нашої Співки, які мають відповідний досвід та напрацювання з цієї тематики.

З повагою,
Голова Співки

М. Парафенко.



ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)
ГОЛОВНЕ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІКИ ТА ІНВЕСТИЦІЙ

01044, м.Київ-44, вул.Хрещатик, 36, тел. (044) 254-16-08; тел./факс (044) 279-60-32

31.10.11 № 049-18/6248-11
на № _____ від _____

✓ Парафенку Миколі Івановичу
08292, Київська область
м.Буча, вул.Трудова,31

Копія: Заступнику голови Київської
міської державної адміністрації
Крамаренку Р.М.

Шановний Миколо Івановичу!

У Головному управлінні економіки та інвестицій за дорученням заступника голови Київської міської державної адміністрації Крамаренка Р.М. від 17.10.2011 № (004) П-18465 розглянуто Ваші пропозиції до проекту Стратегії розвитку Києва до 2025 року.

За результатами розгляду повідомляємо про наступне.

Пропозиції, надані Вами стосовно поліпшення екологічного стану шляхом зменшення об'ємів шкідливих викидів автотранспорту, застосування екомобілів для внутрішньоміських перевезень та у сферах обслуговування міста, передані структурним підрозділам Київської міської державної адміністрації для опрацювання та подальшого врахування при підготовці остаточної редакції Стратегії розвитку Києва до 2025 року після завершення її обговорення.

Київська міська влада докладає максимум зусиль, щоб зробити проживання кожного киянина комфортним та якісним. Саме тому в цьому процесі особливо важливою є Ваша думка та позиція, як мешканця столиці.

Дякуємо Вам за ініціативу, турботу та участь у розбудові та життєдіяльності м.Києва. Тільки спільними зусиллями ми зможемо зробити наше місто справжньою європейською столицею, гордістю кожного киянина та всього українського народу.

Заступник начальника Головного
управління – начальник управління
з питань регіональної та
зовнішньоекономічної політики міста

О.Сухонос

08292



УКРАЇНА

**ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)**

01044, м.Київ, вул.Хреціатик, 36, тел. (044) 254-12-55, факс 279-89-28, Call-центр (044) 15-51

14.02.2012 № 004-144
на № _____ від _____

Парафенку Миколі Івановичу
08292, Київська область
м.Буча, вул.Трудова, 31

Шановний Миколо Івановичу!

На Ваш запит від 06.02.2012 під час програми «Столиця з Олександром Поповим» стосовно участі Київської міської державної адміністрації у створенні та реалізації Державної науково-технічної програми «Виробництво малотоннажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів» з урахуванням попередніх Ваших звернень повідомляємо про наступне.

Пропозиції, надані Вами листами від 14.10.2011 та від 15.11.2011 стосовно поліпшення екологічного стану шляхом зменшення об'ємів шкідливих викидів автотранспорту, застосування екомобілів для внутрішньоміських перевезень та у сферах обслуговування міста, будуть враховані структурними підрозділами Київської міської державної адміністрації при розробці Транспортної схеми міста в рамках реалізації Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року відповідно до розрахунків щодо потреб міста у електромобілях та електрозаправках для їх обслуговування.

З повагою
Заступник голови


В. Крамаренко



**МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ І ТОРГІВЛІ
УКРАЇНИ**

01008, м. Київ, вул. М. Грушевського, 12/2.
тел. 253-93-94, 253-74-69, факс 226-31-81
www.me.gov.ua E-mail: meconomy@me.gov.ua

**MINISTRY OF ECONOMIC
DEVELOPMENT AND TRADE
OF UKRAINE**

01008, Kyiv, 12/2 M. Hrushevskogo str.,
tel. 253-93-94, 253-74-69, fax 226-31-81
www.me.gov.ua E-mail: meconomy@me.gov.ua

11.11.2011 № 3821-25/63

На № _____

гр. Парафенку М.І.

08292 Київська обл.
м. Буча, вул. Трудова, 31

*Щодо створення та розвитку в Україні
виробництва екологічно безпечних автомобілів*

Мінекономрозвитку розглянуло Ваше звернення до Урядового контактного центру від 03.11.2011 щодо створення та розвитку в Україні виробництва екологічно безпечних автомобілів (екомобілів) та повідомляє, що порушені питання є актуальними та потребують додаткового опрацювання.

Враховуючи зазначене, та з метою більш детального вивчення матеріалів з цього питання пропонуємо зустрітися з заступником директора департаменту промислової політики – начальником управління розвитку галузей промисловості міністерства Шинкаренком Павлом Семеновичем у зручний для Вас час.

Про зустріч прохання домовитись заздалегідь за тел. 246-30-48; 253-00-18.

Департамент територіально знаходиться за адресою: м. Київ, вул.Сурікова, 3 (5-ий корпус).

Перший заступник Міністра

В.А. Коніглов

016770