

## Деякі факти щодо екомобілебудування в Україні

(Додаток до листа, спрямованого в Комітет з економічних реформ та у Кабінет Міністрів України).

1. В 60-70-х роках минулого століття Україна була лідером в галузі створення автомобільної техніки із застосуванням композитних матеріалів. Перший гоночний автомобіль з кузовом із склопластику був створений командою майстра спорту В.К. Нікітіна в Харківському автодорожньому інституті (ХАДІ).

Цей досвід був трансформований автором у створення оригінальних конструкцій легкових автомобілів, один з яких демонструвався на Всесоюзній виставці в Москві і був відзначений золотою медаллю цієї виставки.

Пошуки перспективних технічних та компоновальних рішень продовжувались і привели до створення мікроавтобусу «Старт» в авторембазі (САРБ) м. Северодонецька. Цей автомобіль теж презентували в Москві, а відомий режисер Л. Гайдай вмонтував фрагмент з цим мікроавтобусом в кінець кінофільму «Кавказская пленница». Малосерійний випуск автомобілів «Старт» склав більше 50 штук (див. статтю: Н.Парафенко, «**О моих самоделках, о «Старте» и о Северодонецке**», Інтернет-сторінка: «Екомобіль - життя без вихлопу», <http://www.e-m.org.ua> ).

В ті часи Україна досягла світового лідерства в створенні і електромобілів. У 1973 році ентузіастами машинобудівного інституту м. Запоріжжя був створений перший в СРСР електромобіль «ЗМІ-Електро» на базі автомобіля ЗАЗ-968. У 1974 році він теж демонструвався в павільйоні «Космонавтика» ВДНГ СРСР (м. Москва). Електродвигун цього електромобіля вже в ті часи управлявся електронним перетворювачем, яких ще не існувало на Заході. Французький електромобіль «Цитадін» («Горожанка») був створений в ті часи з застосуванням примітивного реостатного регулювання.

З урахуванням таких досягнень в Інституті електродинаміки НАН України була створена спеціалізована лабораторія електромобілів. Ця лабораторія і до цього часу експериментує з переобладнанням поодиноких зразків серійних автомобілів на електротягу і, відставши від світових тенденцій (додаток, п. 17), продовжує відстоювати цю позицію (протокол наради в Мінпромполітики від 16.07.2009 р.). За цих підстав зберегти лідерство в цій галузі виявилось **«неможливим навіть при втручанні Президента України!»** ( <http://www.e-m.org.ua> „Проект державної програми ...”, стор. 26).

2. Зазначений досвід експериментальних робіт в створенні нових конструкцій автомобілів та в створенні електромобілів (там же, стор. 21-28), з урахуванням світових досягнень, став основою для розробки вихідних матеріалів для створення Державної цільової науково-технічної програми України **«Виробництво малотоннажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів»**.

Ці матеріали пройшли попередню експертизу на одному з заводів («Проект...», стор. 75-76) та були спрямовані на розгляд до Міністерства промислової політики України.

З метою підтвердження відповідності запропонованої тематики пріоритетним напрямкам розвитку країни подані матеріали були спрямовані цим Міністерством на державну експертизу (лист від 14.04.2008 р., № 01/4-1-4-156).

3. Державна експертиза визнала актуальність і неминучість розвитку в Україні напрямку екомобілебудування і запропонувала формування відповідної державної програми вже на 2008 рік:

**«Пропозиції Парафенка М.І. щодо розвитку НДДКР в Україні по екомобілям безперечно є слушні і актуальні, як за умов альтернативної енергетики автопарку і зменшення залежності від імпорту нафтопродуктів, так і з умов покращення екології довкілля ... як неминучі напрямки розвитку з урахуванням світових тенденцій розвитку ... Враховуючи представлені напрацювання ... можна констатувати необхідність формування у 2008 р. міжгалузевої програми НДДКР..., формування міжгалузевої державної програми (Мінпромполітики, Міносвіти і науки, НАН України) з формуванням 2 етапів:**

**- НДДКР з залученням КБ автомобільного профілю по розробці кузовів і шасі...**

**- організацію малосерійного виробництва...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.)»** (відгук ВАТ „Укравтобуспром” від 23.04.2008р., №434, м. Львів).

4. За дорученням Міністерства промислової політики України (лист від 03.04.2009 р., № 21/4-189), на основі згаданих вихідних матеріалів був розроблений і авторський варіант проекту концепції та спрямований до НАН України з пропозицією спільного доопрацювання, а копія – до Міністерства промислової політики України, як інформація про стан виконання доручення.

5. На запит Секретаріату Кабінету Міністрів України від 17.06.2008 №30373/1/1-08 НАН України підтвердила необхідність розробки проекту концепції Державної науково-технічної програми екомобілебудування (лист від 17.07.2008 р., № 70/148-5), але участі в його доопрацюванні не взяла з невідомих причин.

6. Відповідно до доручення Секретаріату Президента України від 30.03.2009 р., № 22/028391-10К та на виконання доручення Секретаріату Кабінету Міністрів України від 08.04.2009 р., № 30373/3/1-08 в Міністерстві промислової політики України відбулася нарада (16.07.2009 р.) з питання „Стан та перспективи розвитку нової галузі машинобудування – екомобілебудування” та обговорення невідпрацьованого проекту концепції Державної науково-технічної програми «Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів».

7. За зверненням автора, **Комітет з промислової і регуляторної політики та підприємництва Верховної Ради України підтвердив необхідність створення в Україні нової галузі машинобудування - екомобілебудування і дав згоду розглянути пропозиції щодо законодавчого врегулювання пов'язаних з цим питань** (лист від 14.10.2009 р., № 04-31/10 -554/221462).

8. Рішенням згаданої наради було передбачено приведення авторського варіанту проекту концепції у відповідність «Вимогам до порядку розроблення та виконання Державних цільових програм», затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30.01.2007 р. № 106.

9. Доопрацювати проект концепції разом з автором погодився Харківський Інститут машин і систем НАН України, запросивши для виконання роботи фінансування в обсязі біля 95 тис. грн. (лист цього інституту від 21.09.2009 р. № 192-2 на адресу Мінпромполітики).

10. Міністерство промислової політики України на це звернення повідомило, що таке фінансування неможливе на підставі наказу міністра від 09.01.2009 р. № 2, п. 1 (про заборону укладати договори на послуги з розробки законопроектів, проектів та інших нормативних актів), натомість запропонувало автору виконати цю роботу на громадських засадах (лист від 24.11.2009 р., № 14/5-12216).

11. За умов одноосібного виконання автором цього доручення (замість залучення до цієї роботи колективу спеціалізованого інституту) процес затягнувся майже на рік. Доопрацьований проект концепції був спрямований до Міністерства промислової політики України лише 07.09.2010 р.

12. До того ж, за протокольним дорученням згаданої наради Харківський інститут машин і систем ще у 2009 р. повинен був провести конференцію «Переваги та недоліки започаткування в Україні нової галузі машинобудування - екомобілебудування». Незважаючи на те, що організація такої важливої і масштабної конференції потребує ґрунтовної підготовки, оцінки реальних можливостей і перспектив, участі зацікавлених Міністерств, інститутів, організацій, підприємств і власників приватного капіталу (інвесторів) ця робота не розпочиналася до цього часу.

13. Розуміючи, що проведення конференції може бути провалено, як і своєчасна розробка проекту концепції, пошуки виходу із глухого кута привели автора до Українського Союзу промисловців і підприємців України (УСПП).

Тут визнали важливість створення в Україні нової галузі промисловості. УСПП звернувся до Міністра промислової політики України з наступним:

**«...Пропозиції Спільки екомобілебудівників України є унікальними. Ще в 70-ті роки минулого століття в Україні були створені перші зразки екомобілів, і до цього часу група ентузіастів на чолі з головою Спільки екомобілебудівників України кандидатом технічних наук Миколою Парафенком продовжує розробляти цю тему. Проект «Виробництво малотонажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів» пройшов відповідну багатоступеневу експертизу, в тому числі державну, та був схвалений на засіданні Комітету ВР України з питань промислової і регуляторної політики та підприємництва. В свій час його підтримало і Міністерство промислової політики України, запропонувавши автору взяти участь у розробці проекту концепції Державної цільової науково-технічної програми з виробництва екомобілів (лист від 03.04.2009 р. № 21/4-1-89). Свою частку роботи Спілька екомобілебудівників України на чолі з М. Парафенком виконала, але не може зрозуміти, чи не втратило Міністерство інтерес до подальшого просування даного проекту»** (з листа УСПП від 19.10.2010р., № 05-1-917 на адресу Міністра промислової політики України,

підписаного Президентом УСПП А.К. Кінахом).

14. У відповідь на це Мінпромполітики повідомило, що **«...державному підприємству „Інститут машин і систем” НАН України, м. Харків, було доручено організувати та провести конференцію «Переваги та недоліки започаткування в Україні нової галузі машинобудування - екомобілебудування». В зв'язку з фінансовими труднощами зазначена конференція поки що не відбулася»** (лист від 17.11.2010 р., №21/5-3-204).

15. Загальна сума «фінансових труднощів» своєчасної розробки проекту концепції для створення в Україні державної програми та перспективної галузі виробництва становила біля 95 тис. грн. Ці труднощі подолав автор проекту самостійно майже за рік роботи.

Нові «фінансові труднощі» в організації конференції стримують розробку державної програми та її просування в процедурних і узгоджувальних інстанціях, а звідси і в створенні необхідної законодавчої бази для вигідного і своєчасного залучення інвестицій приватного капіталу.

За роки зволікань у вирішенні означених проблем вже допущено значне відставання у проведенні НДДКР, а звідси – відкинуто на невизначений термін створення державної програми та організації промислового виробництва екомобілів і комплектуючих компонентів для них. Саме за подібних зволікань управлінських структур та невизначеності Україна і втрачає довіру інвесторів.

16. В проекті концепції зазначено: **„Враховуючи наявність вітчизняних напрацювань в частині зазначеної відгуком експертизи „докорінної переробки конструкції класичних автомобілів під концепцію електромобіля”** і те, що за кордоном серійне виробництво електромобілів поки що перебуває у початковій стадії розвитку, перспективним заходом є організація промислового виробництва екомобілів в Україні, створення галузі екомобілебудування, забезпечення розвитку цього напрямку без відставання від країн Заходу та інтеграція цієї галузі у світову промисловість. Це стосується і розвитку супутніх науково-технічних напрямків (виробництво тягових акумуляторів, силової електроніки та електротехнічного устаткування) і відкриває перспективи розвитку в Україні екомобільного бізнесу за участю держави з використанням наступних сприятливих на цей час умов на користь цієї справи:

- масштабних промислових виробництв екомобілів у світі не створено;
- конкуренція серед потенційних виробників ще не розвинена;
- подібні проекти не реалізовані навіть у найбільш розвинених країнах;
- наявність в Україні достатніх обсягів технічних напрацювань;
- наявність в Україні потужного науково-технічного потенціалу;
- наявність в Україні ресурсів промисловості;
- наявність в Україні незадіяної надлишкової робочої сили високої кваліфікації;

- вартість робочої сили і комплексу виробничих ресурсів у країнах ЄС значно вищий, у зв'язку з цим і у багатьох зарубіжних компаній виникають потреби перенести свої бізнес-проекти в інші країни. У цьому сегменті ринку та промисловості Україна може зайняти гідне місце.

Організація виробництва екомобільної техніки повинна вирішуватися комплексно, передбачаючи створення виробництв комплектуючих виробів. Це

забезпечить створення додатково кілька тисяч нових робочих місць”.

17. Експериментальні електромобілі довгий час створювались шляхом переобладнання серійних автомобілів на електротягу, але цей шлях вичерпав свої можливості і проблему треба вирішувати комплексно.

Саме такий перспективний шлях і передбачений проектом. З цього приводу державною експертизою в 2008 р. зазначено: **"Основним практичним результатом вищевказаних дослідних робіт є констатація необхідності докорінної переробки конструкції класичних автомобілів під концепцію електромобіля"**.

Згодом до такої концепції приходять 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», 19.06.2009р.).

18. Україна концептуально знову виявилась у авангарді щодо вирішення нових проблем, але ж цього замало, бо **„Наше відставання від Заходу в частині науково-технічного прогресу і технологічної культури матеріального виробництва обумовлене не низьким рівнем знань і творчого потенціалу наших першопрохідців, інженерів, учених і винахідників, а внаслідок недосконалості, на державному рівні, системи управління розвитком науково-технічного прогресу...”** (стор. 26-27 проекту).

Необхідність зазначеного вище комплексного підходу вдало сформульована і віце-прем'єр-міністром України Б. Колесніковим:

**«Не мешало бы разобраться, что такое отечественный автомобиль - прикручивание колес к произведенному фактически в другой стране автомобилю или полноценное производство - изготовление кузова, трансмиссии, двигателя. Поэтому нужно чётко, законом установить, что такое отечественный автомобиль, и приходит на помощь тем, кто его хочет купить, и тем, кто его внутри страны производит...»** («Какие реформы нужны Украине?» «Зеркало Недели», №.5, 13-19.02.2010 г).

На думку автора **„Пора бы приходит на помощь и тем, кто создаёт перспективные заделы на будущее!”**

М. Парафенко