

Олександр Мельник та Юрій Логвін.

Щодо позиції кандидата в Президенти України Супрун Людмили Павлівни відносно створення в Україні галузі електромобілебудування.

На персональному сайті кандидата в президенти Людмили Супрун під рубрикою „Новости” опублікована стаття Андрія Шиньковича „Перспектива електромобилестроения” про те, що кандидат в Президенти України Людмила Супрун „предлагает вывести из кризиса украинский автопром путем производства электромобилей”,  
<http://suprun.com.ua/ru/new.php?280>

Як співзасновників та провідних спеціалістів Співки екомобілебудівників України „Екомобіль”, нас зацікавила ця публікація та бачення Л. Супрун щодо реальних шляхів з цього приводу. Ми проаналізували матеріали сайту і знайшли багато цікавих ідей стосовно електромобілів і не тільки. Позитивним є те, що серед політиків, нарешті, знайшлася людина, яка запропонувала вирішити конкретну справу перспективного напрямку.

Ми вирішили на цю тему поспілкуватись з Головою нашої Співки, Миколою Івановичем Парафенком. Він же є і Головою комітету з питань екомобілебудування Київської організації СНІО України, і автором вихідних матеріалів для створення Державної науково-технічної програми України „Виробництво малотоннажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів” (далі за текстом - проект). Ось як він прокоментував заяви Л. Супрун в порівнянні з основними положеннями свого проекту: „Я шире вдячний шановній Людмилі Супрун за її розуміння важливості створення в Україні галузі електромобілебудування (за нашою термінологією - екомобілебудування, як більш широке поняття, яке включає і електромобілебудування). Впевнений, що реальні дії команди Людмили Супрун в напрямку „...широко обговорить вопрос создания украинского электромобиля на всех уровнях: в кругах производителей, учёных и инвесторов” викличуть підтримку у широких колах громадськості і примножать число їх прихильників, бо це є реальна і конкретна справа з наявністю відповідних напрацювань. Щоб „начинать развивать эту тему ... уже сегодня” основа закладена ще 35 років тому, коли Україна була світовим лідером в започаткуванні цього напрямку. Франція в той час запозичала для свого електромобіля „Цитадин” („Горожанка”) в українських винахідників розробки систем електронного управління електродвигуном електромобіля „ЗМИ-ЭЛЕКТРО». В 1974 р. цей електромобіль демонструвався в павільйоні „Космонавтика” „ВДНХ” СРСР. Але Україна своє лідерство втратила, не було розроблено навіть програми розвитку цього напрямку.”

От на рівні ентузіазму науковців та винахідників ми вирішили вже „по третьому кругу” (стор.28 проекту) відновити напрямок екомобілебудування в Україні. Були розроблені вихідні матеріали для створення проекту Державної науково-технічної програми „Виробництво малотоннажних вантажних та інших перспективних моделей екомобілів”, а також проект концепції Державної науково-технічної програми з цієї тематики. І хоч справа просувається повільно, все ж є певні досягнення. Ці документи тепер вже не поза увагою Кабінету Міністрів України, Міністерства промислової політики, Секретаріату Президента України і Комітету з питань промислової та регуляторної політики Верховної Ради України. (Проект та інші матеріали опубліковані на нашій інтернет-сторінці, <http://www.e-m.org.ua/>

Створюються вже і дослідно-експериментальні зразки екомобілів - перші три типорозміри із запропонованого в проекті розмірного ряду, в т.ч. один з них призначений для інвалідів.

Проект пройшов Державну експертизу без зауважень. Державна експертиза визнала, що „Пропозиції Парафенка М.І. щодо розвитку НДДКР в Україні по екомобілях безперечно слушні і актуальні як за умов альтернативної енергетики автопарку і зменшення залежності від імпорту нафтопродуктів, так і з умов покращення екології довкілля”.

Державна експертиза запропонувала реалізацію Програми через формування „міжгалузевої програми НДДКР та через організацію малосерійного виробництва екомобілів в Україні” (цитати з відгуку Державної експертизи, ВАТ „Укравтобуспром від 23.04.2008р., № 434, протокол НТР інституту та правління від 21.04.2008 р., м. Львів).

Національна Академія Наук України, хоч і відсторонилася від пропозиції автора щодо сумісної розробки проекту концепції, все ж змушена була підтримати цей напрямок, бо „Анализируемые в данном проекте обстоятельства затрагивают интересы муниципального общества в части экологии среды обитания и достойны его внимания,

требуют эффективных действий Правительства, и открывают возможности перспективного вложения частного капитала” (стор. 2 проекту).

Отже, на даний час „В Украине щательно проработаны и экспериментально проверены все основные составляющие процесса создания экомобилей. На основе собственных разработок, накопленного опыта и использования зарубежного опыта организации структуры производственного цикла, есть все условия и технические возможности для создания отечественного серийного производства экомобилей и развития связанных с этим технологий и перспективных отраслей техники...”(стор. 28 проекту). Як тут не погодитися з шановною Людмилою Супрун, що „...не использовать наши отечественные возможности просто преступление власти по отношению к своей стране и своему народу”.

До того ж, зазначені Людмилою Супрун економічні переваги електротранспорту підтвержені розрахунками в проекті. „...Расход электроэнергии на производство АКБ и затраченной экомобилем на 100 км пробега с грузом, в сумме составит 73,6 кВт\*часов и оказывается эквивалентным экономии 14,5 литров (11,6 кг) моторного топлива. Расчетное соотношение расхода электроэнергии к моторному топливу составит не более 6,35 кВт\*часа на 1 килограмм моторного топлива, что оказалось выше результатов натурных измерений (3,7 кВт\*часа), где не учтен расход энергоресурсов на производство аккумуляторов ... Экономия 1 кг (1,25 литра) моторного топлива обеспечивают каждые, не более чем 6,35 кВт\*часа электроэнергии, в сумме израсходованной на производство аккумуляторов и на эксплуатацию экомобиля... При переводе на электротягу только 10% (около 100 тысяч) автомобилей, например, в г. Киеве, совершающих ежедневно по 100-150 км пробега, экономия моторного топлива в городе составит около 1200 тонн в сутки, или 300 тыс. тонн в год. Количество вредных выбросов в атмосферу (а это монооксид углерода, оксиды азота и серы, остатки углеводородов), при этом, сократится примерно на 50 тонн в сутки, или на 12 тыс. тонн в год. Увеличение расхода электроэнергии на зарядку АКБ в ночное время на 0,5-0,6 млн. кВт\*часов, при этом, проблем не вызовет, а наоборот, принесет пользу энергосистемам (Постановление НКРЭ от 02.08.2006 г. № 926)” (стор. 18 – 19 проекту).

Крім того, „Экономическая целесообразность постепенной замены автомобилей экомобилями подтверждена сопоставительным анализом замыкающих затрат на их производство и эксплуатацию”(проект, стор. 43 і табл.1, стор. 15). Проектом передбачена і технологія реалізації Державної програми з мінімальними витратами бюджетних коштів - „При минимальных затратах государственных средств на создание промышленного производства экомобилей в настоящее время, Украина располагает перспективой получить максимум научно-технических, социально-экономических и политических дивидендов в будущем. Для этого, в качестве эквивалента капитала, вкладываемого в это перспективное дело, правительство Украины должно создать рациональную систему льгот, обеспечивающую привлечение частного капитала на выгодных для него условиях» (сторінка 59 проекту, п. 9). Впевненість Людмили Супрун, що б „для такого инновационного проекта ... олигархи выняли деньги...” не безпідставна. Щодо створення в Україні галузі екомобілебудування є підтримка Комітету з питань промислової та регуляторної політики ВР України та його згода розгляду конкретних пропозицій по законодавчому урегулюванні цього процесу.

Звичайно, на шляху створення та реалізації Державної програми багато перепон, бо хибні традиції безвідповідальності за дії та за бездіяльність не змінились. Управлінська „еліта” стримує все, що їй не вигідно. Підприємництво теж не на висоті, бо „в Україні переважає псевдопідприємницька культура – одержати прибуток будь-яким способом, що є деструктивною формою відчуження підприємця від споживача, та ... бракує оптимального механізму трипартизму”(тристоронньої взаємодії представників робітників, роботодавців і держави, Арсентьева Г. О., УДК 140.8.130.1). Небезпідставними є зауваження Л.Супрун, що „...сегодняшняя политика продолжает оставаться угрозой для будущего Украины”. Тут доречний афоризм – „Єдине, що треба для тріумфу зла – це щоб добросовісні люди нічого не робили” (Едмунд Берк).

Думка Л.Супрун що - „...аккумуляторы для электромобилей самого новейшего поколения могут производить и в Украине” теж співпадає з положеннями проекту: „...вопросы создания производства тяговых аккумуляторов должны решаться во взаимосвязи с вопросами организации промышленного производства перспективных

моделей екомобилей” (стор. 34 проекту) „...и тяговых аккумуляторов, своевременно организовать их производство в Украине” (стор. 13 проекту). Зараз в світі інтенсивно ведуться пошуки щодо створення джерел живлення з великою питомою енергоємністю при порівняно низькій вартості виробництва. В розвинених країнах цьому напрямку приділяють велику увагу.

Нещодавно кандидат в президенти США Джон Маккейн в разі своєї перемоги на виборах пообіцяв нагороду в 300 млн. доларів винахідникам за створення акумуляторів нового покоління, і підкреслив, що це не велика ціна за те, щоб зламати хребет залежності (США) від закордонної нафти, а також пообіцяв податкові пільги для розробників екомобілів в розмірі 5 тис. доларів за кожен проданий екомобіль.

Наші ж розробки паралельно спрямовані на створення досконалих конструкцій шасі і кузовів. Саме це в Україні майже не розвивалось. Цитуємо з проекту - „Причини неудач... состоят в концептуально неправильном подходе к процессу создания электромобилей ... Основой электромобиля, (крім електронного і електротехнічного обладнання), является шасси (экипажная часть), включающее раму (или несущий кузов) и ряд функционально взаимосвязанных агрегатов и систем” (стор. 25). Саме це і відзначено відгуком Державної експертизи: „...основным практическим результатом вышеуказанных исследований (автора проекта) является констатация необходимости докоренной переработки конструкции классических автомобилей под концепцию электромобиля та застосуванням більш ефективних джерел енергозабезпечення, де, зрештою, сконцентровані зусилля і в зарубіжних проектах”.

Безумовно, утримувати лідерство в новизні таких розробок без підтримки з боку держави важко, але ж робимо все можливе, бо „Созданием промышленного производства екомобилей можно решить не только значительную часть анализируемых проблем в области экологии и экономики городского транспорта регионально, но и крупномасштабно достигнуть ряда других социальных и государственных ценностей” (п. 5 на стор. 13 проекту і табл. 2, стор.45).

Щодо Китаю, який, за виразом Л.Супрун „умудряется наращивать ВВП именно за счёт производства в автомобильной промышленности”, слід зауважити, що із 8 членів політбюро КПК Китаю - 7 мають науково-технічну „закваску”. Може це і є подібне тому, що запропоноване Людмилою Супрун, як „Техническое правительство из числа профессионалов”. Може саме завдяки подібному „...В розвиток економіки Китаю ... 190 країн світу вложили біля \$600 млрд., і в Китаї було створено біля 500 тисяч компаній” (з доповіді в довідці на сайті).

Наша думка і тут співпадає з пропозиціями Л.Супрун - запросити до розробок стратегічно важливих планів незалежних від „вказівок зверху” професіоналів із числа тематичних лідерів за напрямками. Це змінило б ситуацію прийняття стратегічно важливих рішень. Саме ця категорія фахівців, на відміну від значної частини гуманітарної „еліти”, не підкуплена олігархами, політиками та фінансовими воротилами, має незалежну від „вождів” думку.

Дуже суттєве зауваження Людмили Супрун „Чтобы препятствием хорошей идее опять не стала теперешняя власть” слід прийняти до уваги державному керівництву, бо саме „...Наше отставание от Запада в части научно-технического прогресса и технологической культуры материального производства обусловлено не низким уровнем знаний и творческого потенциала наших первопроходцев, инженеров, ученых и изобретателей, а вследствие несовершенства, на государственном уровне, системы управления развитием научно-технического прогресса, до сих пор не проявившей способностей к динамическому программированию будущей ситуации.... Причины такого отставания давно нуждаются в обстоятельном анализе для создания стратегии выхода из тупика” (стор. 26-27 проекта). В результаті - „...имидж Украины ухудшается, она почти ничего не делает для того, чтобы занимать достойное место среди развитых стран» (Л. Кравчук, президент Украины, ж. «Контракты», № 47, 4.11.2008 р).

В конкретному випадку щодо екомобілебудування - явних перепон начебто немає, а справа далі не рухається. Склалася ситуація, коли залучення інвесторів на організаційному етапі (стор. 46 проекту) є передчасним за відсутності відповідної Державної програми. Створення ж її стримується відсутністю запропонованого Державною експертизою „...формування у 2008 р. (а тепер уже не в 2008, а хоча б у 2010 році !) міжгалузевої програми НДДКР Мінпромполітики і НАН України ... створення дослідно-експериментальних зразків ... розробці двох оригінальних конструкцій кузова і шасі актуальних для ринку ... легкового та малотоннажного, так званого розвізного фургона”(з відгуку Державної експертизи). Ситуація типова - всі

„ЗА”, а роботу виконувати нікому. І це при тому, що „поступовий перехід в найближчі роки значної частини автотранспорту на електротягу в Україні є неминучим, переважно внутрішньоміського у великих містах, що визначає необхідність створення та розвитку виробництва відповідної техніки для внутрішнього ринку” (так зазначено в проекті та відгуком Державної експертизи).

Як згадувалось вище – на пропозицію автора проекту НАН України відсторонилася від сумісного доопрацювання проекту концепції Державної програми. Тепер без доведення проекту цієї концепції до вимог „Порядку...від 31.01.07 № 106” інститут машин і систем (м. Харків) не може до цього часу провести заплановану конференцію „Преваги та недоліки започаткування в Україні нової галузі машинобудування – екомобілебудування” (п. 3 рішення наради Мінпромполітики від 16.06.2009 р.). Пропозиція цього інституту доопрацювати проект концепції, із залученням до цієї роботи автора проекту, не знайшла підтримки в Мінпромполітики, бо бракує 95 тис. грн. Пропонується автору самостійно, без зовнішнього фінансування, довести проект цієї концепції до відповідності вимогам.

В результаті незацікавленості влади на всіх етапах намагань „знизу” „...на створення електромобіля „iMIEV” фірмою Mitsubishi в Японії витрачено майже стільки ж часу, як в Україні на докази автора проекту щодо перспектив напрямку вітчизняного екомобілебудування” (див. довідку на сайті).

Людмила Супрун, цитуючи М. Тетчер відносно того, щоб для змін ситуації «к влади пришли чесные люди», має рацію в суті головних проблем, за яких в нашому сьогоденні підтверджуються останні слова шаха Хорезма (початок 13 століття) - «...Якщо чиновники починають красти відкрито – чекай кінця держави».

Ми дуже вдячні Людмилі Супрун за те, що вона професійно вникла в суть проблем вітчизняного екомобілебудування, та за її плани „...широко обговорить вопрос создания украинского электромобиля на всех уровнях: в кругах производителей, учёных и инвесторов”.

Для того, щоб ці плани почали реально здійснюватися, як ініціатор напрямку і автор проекту, М.І. Парафенко має наміри запросити шановну Людмилу Павлівну Супрун прийняти активну участь в роботі (а за її згодою - взяти на себе і організацію!) запланованої конференції „Преваги та недоліки започаткування в Україні нової галузі машинобудування – екомобілебудування” за участю Мінпромполітики України, зацікавлених міністерств, відомств, інститутів, підприємств і організацій.

Саме ці події можуть стати вирішальним поштовхом і новим імпульсом, „путём подготовки”, який приведе до організації „начала выпуска электромобилей” в Україні.

Співзасновники Співки екомобілебудівників України «Екомобіль» Олександр Мельник, м. Буча, тел. 067 797 7909, та Юрій Логвин, м. Харків, тел. 067 573 7722

Контакти автора проекту: тел. 098 848 8282, e-mail: [parafenko@e-m.org.ua](mailto:parafenko@e-m.org.ua)