

1-2 июня 2011 года состоялась очередная 74-я международная научно-техническая конференция Ассоциации автомобильных инженеров на тему «Автомобиль и окружающая среда». Традиционно, конференция на эту тему проходит раз в два года и привлекает внимание многих специалистов промышленности и экспортёров, отвечающих на своих предприятиях за вопросы экологичности и сертификации продукции, поставляемой на российский рынок, а также представителей общественности и органов государственного управления. Не оказалась исключением и 74-я конференция, которую в присутствии руководителей служб технического развития большинства российских предприятий автомобильной промышленности, ведущих экспертов научно-исследовательских и высших учебных заведений открыл директор Департамента Минпромторга России А.Л. Рахманов. Тема конференции актуальна и болезненна, поскольку в ней, как в капле воды, отразились проблемы технического прогресса российского автопрома, желание догнать ушедших на 7-10 лет вперёд западных конкурентов и неспособность российской экономики в целом сделать это.

74-я конференция была также перевыборной, на которой делегаты подвели итог предыдущих 4-х лет работы с четвёртым Президентом ААИ Владимиром Леонидовичем Четвериковым и выбрали следующего Президента — Шмелева Евгения Николаевича.

Решение конференции с небольшими сокращениями прилагается.

РЕШЕНИЕ 74-Й НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «АВТОМОБИЛЬ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА»

г. Дмитров

1-2 июня 2011 г.

Участники конференции отмечают, что вопросы защиты окружающей среды от вредного воздействия АТС (выбросы и внешний шум) и уменьшения потребления топлива продолжают оставаться в центре внимания Правительств, промышленности, общественности стран мира. Глобализация требований в этом направлении осуществляется как за счёт расширения числа стран — участниц Соглашений 1958 и 1998 годов, так и активного включения в работу специализированных форумов, постоянно действующих совещаний, инициатив международных организаций. Несмотря на то, что уровень современных международных требований по выбросу вредных веществ ужесточился на два порядка по сравнению с началом 70-х годов прошлого века, перспективные нормы, касающиеся выбросов дисперсных частиц, оксидов азота, углеводородов становятся ещё более строгими.

В направлении снижения выбросов «парниковых газов» (в эквиваленте CO₂) и повышения топливной экономичности транспортных средств известна глобальная инициатива FIA, Международного агентства по энергии (IEA), Международного транспортного форума (ITF) и Программы ООН по окружающей среде (UNEP), направленная на 50%-е улучшение указанных показателей к 2050 году («инициатива 50x50»). Одной

из особенностей этой инициативы, равно как и направлений решения глобальной проблемы загрязнения воздуха на современном этапе, является установление равной ответственности всех причастных к проблеме сторон — правительств, автомобильной промышленности, пользователей, поставщиков топлива. Формируется концепция «автомобиля, дружелюбного окружающей среде» (EFV), в том числе само понятие такого автомобиля и перечень технологических направлений для её реализации. Непосредственно в автомобильной промышленности это — совершенствование силовых установок, использующих традиционные нефтяные топлива, применение альтернативных топлив (сжатого и сжиженного природного газа, этанола, водорода), гибридных силовых установок, электромобилей с различными источниками энергии (топливными элементами, солнечными батареями и т.д.). Транспортные средства с такими технологиями уже выпускаются промышленностью в опытном или серийном порядке.

Ужесточаются требования к акустическим свойствам транспортных средств путём введения новых методик измерения, а также выделения в отдельный объект нормирования шин АТС.

В Европейском Союзе, Японии действуют требования по утилизации АТС.

В Российской Федерации проблема экологии транспортных средств, к сожалению, не в числе первых приоритетов, а отставание от развитых стран, по меньшей мере, не сокращается.

Российские автопроизводители для поставок за рубеж выполняют и слабые требования стран ЕврАзЭС, и современные требования ЕС. Отсутствие чётко сформулированной экологической политики внутри страны предопределяет проблемы сбыта экологически более совершенных АТС, при наличии современных технологий у промышленности. Россия хронически отстаёт в техническом законодательстве, консервируя отсталость выпускаемой промышленностью продукции. Новое приходит «с Запада», не давая развиваться инициативе собственного бизнеса.

Очередным свидетельством тому является информация о готовящемся изменении № 2 к техническому регламенту «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту», сдвигающем предельные сроки выпуска в обращение и обращения автотранспортных топлив (бензина и дизтоплива) низкого уровня (Евро-2 и Евро-3) на 4-5 лет — до 2014–2016 гг., при том, что техническим регламентом «О безопасности колесных транспортных средств» требования Евро-4 введены с 2010 года.

Есть основания полагать, что указанное изменение может серьезно подорвать усилия (и затраты) автопроизводителей по созданию и производству современной автомобильной техники, приведет к снижению ресурса и надежности современных автомобилей, уже находящихся в обращении. Это также подвергает сомнению целесообразность предъявления жёстких требований к конструктивным свойствам автомобилей, поскольку не достигается главная цель экологического нормирования — снижение реальных выбросов в эксплуатации.

Вне сферы российского технического законодательства остаются мотоциклетная и внедорожная техника, переоборудуемые в эксплуатации транспортные средства (в первую очередь газобаллонные), проблема выбросов CO₂ и энергоэффективности ТС. В стране крайне слабая испытательная база для независимой от производителя оценки экологических свойств транспортных средств всех категорий. Испытательная база самого производителя имеет тенденцию к развитию, однако механизма, позволяющего её использование в целях независимой оценки, нет. Не определена ответственность ведомств за автомобильную экологию, что не позволяет управлять требованиями в этой области, решать вопросы развития испытательной базы и т.д. Отсутствуют механизмы мотивации производства и потребления транспортных средств и топлив с высокими экологическими показателями.

Отсутствие долгосрочной экологической политики не позволяет учитывать национальные особенности Российской Федерации, в частности, наличие обширных малозаселённых территорий с экстремальными климатическими условиями и неразвитой дорожной инфраструктурой, введение в которых жёстких экологических требований к ТС одновременно с Центральным районом, неоправданно и нецелесообразно. Другим примером упускаемых возможностей является отсутствие стратегических направлений развития экологических конструкций. Возможным таким направлением для России, обладающей около трети мировых запасов природного газа, может стать освоение его в качестве моторного топлива для ТС, всестороннее развитие этого бизнеса, начиная с добычи, переработки самого газа, как топлива (технологии сжатия, сжижения), развития производства газозаправочного оборудования и автомобильного бортового оборудования для работы на газе, развития парка газобаллонных автомобилей, потенциально более чистых, чем автомобили на жидком топливе.

УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ РЕШИЛИ:

- Членам ААИ подготовить и направить в Исполнительный комитет ААИ до 1 июля с.г. предложения по мерам, обеспечивающим внедрение экологически чистых, энергоэффективных автотранспортных средств в производстве и эксплуатации, а также мерам, обеспечивающим цели международного экологического нормирования и инициативы ООН «50х50».

- Просить ГНЦ РФ ФГУП НАМИ подготовить и направить членам ААИ информацию по перечню Групп экспертов и Информационных групп Всемирного Форума WP 29 КВТ ЕЭК ООН. Просить членов ААИ подготовить предложения по участию своих представителей в структурах Всемирного Форума.

- Правлению ААИ совместно с НП «ОАР» подготовить предложения по механизмам экономического стимулирования производства и применения автомобильной техники высоких экологических классов, а также стимулированию использования природного и спутного углеводородного газа в качестве топлива для автомобильной техники.

- Президентом межрегиональной общественной организации «Ассоциация автомобильных инженеров» на новый срок по результатам тайного голосования избран ШМЕЛЕВ Евгений Николаевич.

- Поручить исполкому ААИ публикацию материалов конференции. Исполкому разослать Решение заинтересованным организациям, министерствам и ведомствам.