

РЕШЕНИЕ

95-Й МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ААИ «КОНСТРУКТИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

п. Автополигон, Центр испытаний НАМИ

9 июня 2016 года

Программу ООН, направленную на повышение безопасности движения в 2010–2020 годах и нацеленную на сокращение к 2020 году числа погибших на дорогах вдвое, поддержали все страны, в том числе и РФ. Достижение этой цели связано с решением целого комплекса проблем.

Повышение уровня безопасности транспортной системы, снижение тяжести дорожно-транспортных происшествий (ДТП), числа пострадавших и погибших в них обозначены в транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-Р. Задачи указанной стратегии предлагают стратегические ориентиры в решении проблем безопасности всей транспортной системы России, в том числе и повышение безопасности дорожного движения.

В 2012 году утверждена новая федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». Кроме совершенствования нормативно-правового, организационного и методического обеспечения в сфере безопасности дорожного движения программа предусматривает повышение уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности и развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Направление по повышению уровня технического состояния эксплуатирующихся транспортных средств, их активной и пассивной безопасности предусматривает стимулирование внедрения и использования новых технологий для минимизации человеческой ошибки при управлении транспортным средством, обеспечение мер поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии, а также внедрение современных средств активной и пассивной безопасности транспортных средств.

Конструктивная (пассивная и активная) безопасность транспортных средств является значительной составляющей в числе мер по снижению ущерба от дорожно-транспортных происшествий. Притом

что удельный вес технических неисправностей в причинах ДТП, по полицейской статистике, не превышает 1–2 %, положительное влияние систем помощи водителю и средств пассивной безопасности в снижении числа погибших и пострадавших значительно больше, хотя и не оценено российской статистикой. Регламентируемые международными требованиями и техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» показатели безопасности используются в качестве только нижней допустимой планки при сертификации продукции, на рынке же преобладает продукция, в конструкции которой применены современные системы безопасности. К таковым относятся: антиблокировочная тормозная система с современными опциями; электронная система контроля устойчивости; система вспомогательного торможения; опережающая система экстренного торможения; система предупреждения о выходе за пределы полосы движения; система адаптивного круиз-контроля; система активного рулевого управления; системы улучшения обзора с рабочего места водителя; системы пассивной безопасности. По данным зарубежной статистики, применение современных систем активной безопасности позволяет существенно (до 30 %) повысить безопасность ТС.

Развитие интеллектуальных транспортных систем получило новое направление связи как между автомобилями на дороге, так и между автомобилем и инфраструктурой, дополняющей конструктивные возможности автомобиля и создающей новые возможности повышения безопасности дорожного движения. Весьма вероятно, что дальнейшее развитие интеллектуальных систем, новых силовых агрегатов, приборов светотехники, материалов в недалёком будущем изменит привычный облик автомобиля.

Российское правительство и отечественная автомобильная промышленность ставят ответственную задачу по сокращению отставания в сроках применения в национальной процедуре одобрения современных международных требований к конструкции автомобиля. Следует признать, что по отдельным

направлениям конструктивной безопасности это отставание составляет пять-семь лет, а прогресс в значительной степени происходит под давлением увеличения доли импорта в продажах автомобилей на российском рынке (в том числе собранных в России).

Ни одна из технических служб и исследовательских лабораторий не участвует в международной оценке соответствия транспортных средств, не имея аккредитации ILAC. К сожалению, как мы уже не раз констатировали, к этой работе не подключаются страховые компании. А ведь повышение безопасности — это снижение их рисков при страховании автомобильной техники и пассажиров.

Нужна новая политика формирования и обеспечения испытательным оборудованием технических служб, уполномоченных для работы по одобрению типа АТС; учитывая международную ответственность Российской Федерации в рамках Женевского соглашения 1958 года, необходим выход наших технических служб и лабораторий на международные рынки.

Принимая во внимание вышеизложенное, а так же заслушав и обсудив представленные доклады и сообщения, участники конференции считают необходимым:

1. Отметить недостаточную активность отечественной автомобильной промышленности и науки в разработке перспективных направлений повышения безопасности конструкции автомобилей.

2. В целях адаптации отечественной автомобильной техники и автокомпонентов к перспективным требованиям конструктивной безопасности целесообразно провести соответствующие НИОКР по применению этих требований в РФ, возможностям применения имеющегося испытательного оборудования и развитию отечественной испытательной базы.

3. Обратить внимание на развитие интеллектуальных транспортных систем, как бортовых, применяемых на автотранспортных средствах, так и составляющих дорожную инфраструктуру, с тем, чтобы обеспечить необходимый технический уровень российской автомобильной техники. В связи с этим необходимо активизировать работу технического комитета «Интеллектуальные транспортные системы».

4. Определить сроки введения требований по обязательному оснащению системами опережающего экстренного торможения и системами предупреждения о выходе за пределы полосы движения транспортных средств категорий M_2 , M_3 , N_2 и N_3 в Российской Федерации.

5. В связи с введением обязательного применения зимних шин в зимнее время года провести соответствующие НИР и разработать методики подтверждения безопасности в эксплуатации транспортных

средств, укомплектованных ошипованными шинами, с обеспечением возможности внесения таких шин в перечень допущенных к применению согласно ОТТС и, следовательно, возможности комплектации ими транспортных средств изготовителем для эксплуатации в зимний период.

6. Гармонизировать требования Постановления Правительства РФ от 14 декабря 2005 года № 767 (п. 22.9) о внесении изменений в ПДД РФ «О порядке перевозки детей на автотранспорте» с требованиями технического регламента ТР ТС 018/2011.

7. Поручить правлению ААИ обратиться в Минпромторг России, Минэкономразвития России, Евразийскую экономическую комиссию с предложением о разработке политики формирования и организации деятельности технических служб, уполномоченных для работы по техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств», а также об оснащении их испытательной базы с учётом вновь вводимых требований. Обратит внимание на нерешённые вопросы, сдерживающие реализацию технического регламента, и дальнейшую интеграцию отечественной системы в международную, в том числе:

- создание равных условий для конкуренции ОС и ИЛ стран Таможенного союза;

- членство Российской Федерации в Международной ассоциации испытательных лабораторий (ILAC).

8. Направить решение конференции в Минпромторг России, Минэкономразвития России, Евразийскую экономическую комиссию, Росстандарт, Росаккредитацию и Российский союз страховщиков.

9. Поручить исполкому ААИ организовать публикацию материалов 95-й конференции в «Журнале автомобильных инженеров» и других изданиях.

10. Отметить актуальность доклада «ПТИА-ФОНДА», учитывая, что в настоящее время не существует ведомственного нормативно-правового акта, регламентирующего порядок контроля за внесением изменений в конструкцию. Представляется целесообразным практически использовать доклад К. А. Кириллова сотрудниками технического надзора и специалистами, занятыми в данной сфере. Также рекомендуем «ПТИА-ФОНДУ» в течение двух месяцев подготовить брошюру с данными материалами.

Участники конференции отметили её хорошую организацию, а также проведение мероприятия Центром испытаний ФГУП «НАМИ» на высоком уровне.