

78-я МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ААИ

6-7 июня 2012 года состоялась 78-я международная научно-техническая конференция. Тема «Конструктивная безопасность автотранспортных средств» остаётся актуальной в свете внимания мировой общественности к глобальной проблеме безопасности дорожного движения, уносящей только в России в год более 27 тысяч жизней. Более 250 специалистов из России, Украины, Беларуси, Германии собрались на Автополигоне НАМИ (г. Дмитров), чтобы обменяться мнениями о состоянии безопасности дорожного движения в целом, и о конструкции автомобиля, как инструмента её повышения.

Выступивший перед участниками конференции заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации А.Л. Рахманов подчеркнул, что реализуемая российскими властями концепция развития национальной автомобильной промышленности путём её интеграции в мировую, обновления парка, — уже приносят результаты по повышению качества и конкурентоспособности продукции отечественного автопрома. Вступление России во Всемирную торговую организацию может ускорить этот процесс, в том числе за счёт доступа к современным технологиям и целенаправленного применения передовых конструкторских решений.

Интересным опытом повышения безопасности дорожного движения во Франции путём внедрения современных автомобильных технологий поделился директор по инжинирингу ОАО «АВТОВАЗ» Алан Дибун. Важным при этом является тот факт, что опыт успешных западных компаний начинает в России с привлечением кадров, для которых внедрение новых для нас технологий — уже этап прошлого. Отдельный блок докладов был посвящён использованию бортовых интеллектуальных систем, в том числе информационно-навигационной системы ЭРА-ГЛОНАСС, причём здесь были представлены точки зрения как разработчиков системы — ОАО «НИС» (директор департамента Я.А. Доморацкий), так и автомобильной промышленности — ОАО «АВТОВАЗ» (вице-президент по техническому развитию Е.Н. Шмелев). И, о чудо, после трёх лет жарких дискуссий непримиримых контрапартнёров была констатирована компромиссная позиция, устроившая обе стороны по срокам и очерёдности внедрения системы.

В докладах и выступлениях затронуты вопросы работы системы подтверждения соответствия в рамках Таможенного союза и Евразийского экономического сообщества, в частности, создания современной

лабораторно-технической базы, обеспечения равных условий для конкуренции Органов по сертификации и Испытательных лабораторий, участия отечественной промышленности в работе органов Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН и др.

О прогрессивных разработках, проблемах и путях их решения специалисты узнали из докладов ГУ ГИБДД МВД РФ, ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ», МГМУ «МАМИ», ГТУ «МАДИ», ОАО «КАМАЗ», ФГУП «ВНИИНМАШ», «WABCO», «КНОРР-БРЕМЗЕ», «Voith-Turbo», НГТУ, ООО «Полином», ГУП «Мосгортранс», ВолгГТУ, МГТУ им. Н.Э. Баумана, ХНАДУ и других.

В общей сложности на пленарном заседании и четырёх секциях было заслушано 63 доклада и сообщения, проведена выставка аппаратно-программного обеспечения испытаний транспортных средств фирм «Kistler Grupp», «Corsys Datron», «imC GeneSyS».

По общему мнению, конференция была полезной для специалистов, в том числе благодаря их непосредственному общению друг с другом и представителями ведущих компаний.

Решение конференции публикуется.

Проведено заседание правления Ассоциации, на котором рассмотрены вопросы по реализации решения конференции и некоторые организационные моменты, важные для жизни ААИ, в том числе по финансовому положению. Отдельные пункты протокола правления, представляющие интерес для членов ААИ, также публикуются.

Наиболее интересные материалы конференции будут размещены на сайте ААИ www.autoengineer.org



ВЫПИСКИ ИЗ ПРОТОКОЛА № 2-2012 ЗАСЕДАНИЯ ПРАВЛЕНИЯ АССОЦИАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ИНЖЕНЕРОВ

НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

06.06.2012 г.

ПРИНЯТЫЕ РЕШЕНИЯ

2. О конференциях и других мероприятиях ААИ в 2012 г. (приложение 1)

7.4. Установить размер взносов поддержки уставной деятельности ААИ на 2013 г. (приложение 3).

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.

ПЛАН НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИХ КОНФЕРЕНЦИЙ И СЕМИНАРОВ ААИ НА 2012 ГОД

3-4 октября 2012 г.

79-я конференция «ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Место проведения: г. Н.Новгород, НГТУ

5-6 декабря 2012 г.

80-я международная конференция «ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ».

Место проведения: г. Дмитров, НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

6 декабря 2012 г.

Семинар для специалистов по стандартизации и сертификации автотехники «ПРОЕКТЫ НОВЫХ ПРАВИЛ И ПОПРАВК К ДЕЙСТВУЮЩИМ ПРАВИЛАМ, ОБСУЖДАЮЩИЕСЯ В ГРУППАХ ЭКСПЕРТОВ КВТ ЕЭК ООН»

Место проведения: г. Дмитров, НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

ПРИЛОЖЕНИЕ 3.

Размер взноса поддержки уставной деятельности ААИ на 2013 г.

| Численность организации, чел. | Размер взноса, руб. |
|-------------------------------|---------------------|
| Менее 100 | 50 000 |
| 100 и более | 150000 |
| Индивидуальные члены/студенты | 5000/500 |

Примечания:

1. Организации, на базе которых проводятся плановые конференции, освобождаются от уплаты годовых взносов поддержки уставной деятельности ААИ.
2. Высшие учебные заведения по отдельному решению Правления могут расходовать годовой взнос на проведение студенческих и других конкурсов под патронажем ААИ при условии предоставления:
 - заявления вуза об использовании взноса на конкурс;
 - копии приказа ректора об организации конкурса;
 - отчёта об итогах конкурса.



РЕШЕНИЕ

78-ОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ААИ «КОНСТРУКТИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ» (ПРОЕКТ)

г. Дмитров, НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»

6-7 июня 2012 г.

Широко поддерживаемая странами мира программа ООН по сокращению числа погибших на дорогах приносит реальные плоды. В частности, в Российской Федерации число погибших снизилось с 33308 человек в 2007 году до 27953 в 2011 году (на 16% против возможного повышения на 7,5% в случае пассивного сценария), что соответствует темпам, предусмотренным Федеральной целевой программой «Обеспечение безопасности дорожного движения».

Конструктивная (пассивная и активная) безопасность транспортных средств является значительной составляющей в числе мер по снижению ущерба от дорожно-транспортных происшествий (ДТП). 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 «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 антиблокировочные системы (ABS), электронные программы стабилизации транспортных средств (ESP), автоматические системы головного освещения (AFS), системы контроля давления в шинах (TPMS), конструктивные мероприятия по защите пешеходов и других участников движения при столкновении с транспортным средством. В ближайшее время вступят в силу Правила ЕЭК ООН в отношении систем автоматического экстренного торможения (AEBS), контроля выхода с полосы движения (LDWS), сопротивления качению шин, алкогольных блокираторов, совместимости транспортных средств при столкновении, бокового удара, по безопасности электромобилей, транспортных

средств (ТС) с гибридными силовыми установками, а также работающих на водороде или топливных элементах и многие другие. Широкое развитие интеллектуальных транспортных систем получило новое направление связи как между автомобилями на дороге, так и автомобиля с 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. Следует признать, что по отдельным направлениям конструктивной безопасности это отставание составляет 5-7 лет, а прогресс в значительной степени происходит под давлением увеличения доли импорта в продажах автомобилей на российском рынке (в том числе собранных в России).

Требуется развития и совершенствования технического законодательства, не только понуждающее к повышению безопасности конструкции ТС, но и являющееся эффективным техническим барьером в торговле. Этот аспект особенно важен в связи с вступлением России в ВТО и началом функционирования Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России. В частности, многие процедурные и методические вопросы, связанные с применением технического регламента «О безопасности колёсных транспортных средств», не решены как в российском, так и в союзном вариантах регламента. Кроме того, назревают организационные проблемы, в том числе в связи с неравными конкурентными условиями и компетентностью служб, заявляемых для работы в области подтверждения соответствия. Если испытательные лаборатории Беларуси



и Казахстана в развитии своей базы пользуются поддержкой властей, то в Российской Федерации они могут рассчитывать только на свои силы и возможности. Учитывая предельный моральный и физический износ испытательной базы НАМИ и его Автополигона, наиболее компетентных и авторитетных и имеющих двадцати пяти летний опыт сертификационных испытаний, эта база в ближайшее время может быть утрачена. По ряду свойств её не было и нет в Российской Федерации. Нужна политика формирования и обеспечения испытательным оборудованием технических служб, уполномоченных для работы по регламенту, учитывая международную ответственность Российской Федерации в рамках Женевского соглашения 1958 года.

Появились подвижки в области налогообложения, стимулирующие производителей для внедрения в конструкцию транспортных средств более прогрессивных решений, влияющих на свойства их безопасности, а потребителей – для использования таких транспортных средств. Однако процесс идёт медленно.

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. Учитывая бурное развитие работ по интеллектуальным транспортным системам, просить технический комитет ТК57 проинформировать предприятия автомобильной промышленности о планах этого комитета. Просить организации-членов ААИ направить в ТК57 предложения для формирования плана разработки стандартов по бортовым автомобильным интеллектуальным системам.

3. Подтвердить готовность промышленности к реализации планов по внедрению системы ЭРА-ГЛОНАСС,

имея в виду применение на первом этапе для автомобилей категорий М1 и N1 (на которые распространяются требования Правил ООН № 94 и № 95) систем с автоматической инициализацией от подушек безопасности, на прочих – с ручной (от «тревожной кнопки»).

4. 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 регламенту «О безопасности колёсных транспортных средств», оснащения 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);
- активизация участия Технического комитета ТК 56 в работе TC 22 ISO;
- аккредитация Технических служб и Органов по сертификации;
- ввоз образцов техники для испытаний.

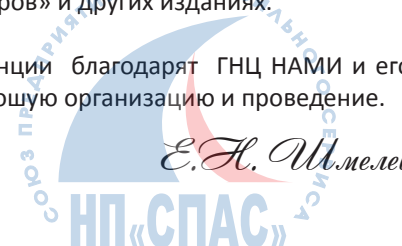
5. Направить Решение в Минпромторг России, Минэкономразвития России и Евразийскую экономическую комиссию.

6. Поручить исполкому ААИ организовать публикацию материалов 78-ой конференции в «Журнале автомобильных инженеров» и других изданиях.

Участники конференции благодарят ГНЦ НАМИ и его Автополигон за хорошую организацию и проведение.

Президент ААИ

Е. Н. Шмелев



НП «СПАС»