

Решение

90-й международной научно-технической конференции Ассоциации автомобильных инженеров «АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ СИБИРИ и КРАЙНЕГО СЕВЕРА. КОНСТРУКЦИЯ, ЭКСПЛУАТАЦИЯ, ЭКОНОМИКА»

г. Иркутск,

9-10 апреля 2015 г.

Россия уникальна по своим дорожно-климатическим условиям и географическим контрастам. Исходя из абсолютных минимальных и максимальных температур внешней среды на территории России, нижним пределом является минус 71,2°С (Оймякон) и верхним пределом – плюс 45°С (Элиста, Астрахань). Около 2/3 территории России относится к холодному и очень холодному климатическим районам, для представительных пунктов которых (г.г. Салехард и Якутск) официально зарегистрированные минимумы составляют минус 64°С и 54°С соответственно, а максимумы близки к плюс 40°С. Эти районы Крайнего Севера и Сибири, включая Арктический шельф, богаты полезными ископаемыми, разработка которых ведётся недостаточно эффективно по разным причинам, включая проблемы транспорта. Автомобильные перевозки наиболее распространены в условиях практического отсутствия или ограниченной возможности использования сети железных дорог, аэродромов, водных путей. Более широкое применение вседорожных транспортных средств позволяет расширить ареал автоперевозок в условиях бездорожья и также является необходимым условием развития северных регионов. Тематика конференции 90-ой конференции ААИ особенно актуальна в свете реализации программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года", утверждённой Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. N 366, и «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

На пленарном заседании и на заседаниях пяти секций заслушано более 50 докладов представителей промышленности, транспорта, высшей школы, научно-исследовательских организаций из Москвы, Иркутска, Набережных Челнов, Красноярска, Томска, Читы, Улан-Удэ, Уфы, Якутска и других городов России. В работе конференции приняли участие зарубежные гости из Вроцлавского политехнического университета (г. Вроцлав, Польша),

Монгольского государственного университета науки и технологий (г. Улан-Батор, Монголия), а также специалисты фирмы Dewetron (Австрия).

Открыл пленарное заседание первый проректор, член-корреспондент РАН, доктор технических наук Коновалов Н.П. В своем обращении он подчеркнул, что конференция такого уровня и представительства проводится в университете уже второй раз, и есть основания полагать, что такие конференции станут регулярными, поскольку способствуют установлению контактов между учеными разных стран, обмену научными результатами и исследовательским опытом. Он отметил актуальность конференции, так как её целью является поиск решений проблем транспортного обеспечения важнейших государственных проектов на территории Сибири, Дальнем Востоке и Крайнем Севере. Также было отмечено, что конференция проходит в год празднования 85-летия Иркутского национального исследовательского технического университета, что является символическим и подчеркивает достижения ВУЗа в области машиностроения и транспорта.

На фоне презентаций о состоянии автомобильной промышленности и автомобильного парка России, тенденциях развития конструкции и специфике природно-климатических условий России, представленных докладчиками (Бахмутовым С.В., Ивановым А.М., Котиевым Г.О., Загариным Д.А., Мяриным А.Н. и другими), участники конференции обсудили проблемы и перспективы развития автомобильных и вездеходных конструкций для дорожно-климатических условий Сибири и Крайнего Севера, а также особенности их эксплуатации, в т. ч. в свете положений вступившего в силу с 1 января текущего года технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Отмечено, что декларируемые в техническом регламенте цели - защита жизни и здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды и предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей – по отношению к потребителям Сибири и Крайнего Севера на практике не достигаются.

В условиях отсутствия в техническом регламенте специальных требований к автомобильной технике, используемой в северных регионах, сохраняются устоявшиеся тенденции поставок в районы Сибири и Крайнего Севера транспортных средств, не соответствующих региональным требованиям ни конструктивно, ни по уровню надёжности, ни по параметрам безопасности. Безальтернативным вариантом обеспечения транспортного процесса в северных регионах все еще остается сложившаяся вынужденно многолетняя практика самостоятельной доработки серийных автомобилей под местные условия силами эксплуатационников, исходя из имеющихся у

них возможностей и сложившейся эмпирической технологии. Акцентируется внимание на то, что типовая «северная» доработка конструкции серийного автомобиля (установка двойного остекления, дополнительных средств утепления и обогрева, топливных баков, изменения конструкции систем питания и выпуска и т.п.), в большинстве случаев ухудшает сертифицируемые показатели относительно базового транспортного средства, прошедшего оценку соответствия в установленном порядке. С точки зрения технического регламента она является недопустимой, не может быть узаконена в установленном порядке и влечет определенные правовые последствия. Выпуск «не северных» транспортных средств на линию при температурах ниже установленного для них нижнего предела (минус 40°С), является нарушением Руководства по эксплуатации, ввиду чего изготовители не несут никаких обязательств и ответственности в части обеспечения надежности и безопасности автомобиля в эксплуатации, в т.ч. в случае возможных негативных последствий. Исходя из такого анализа, участники конференции считают необходимым обратить особое внимание руководства Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Департамента транспортного и специального машиностроения, а так же Федерального Агентства по техническому регулированию и метрологии Минпромторга РФ на сложившуюся негативную ситуацию, при которой осуществление зимних автомобильных перевозок в континентальных районах Крайнего Севера и Сибири является практически невозможным без нарушений существующего законодательства. Проблема отмечена как крайне острая и требующая первоочередного решения уже к предстоящему зимнему периоду.

Еще одной актуальной проблемой является несоответствие типоразмерного ряда выпускаемых отечественных внедорожных транспортных средств (ВТС) задачам развития северных регионов, в т.ч. связанным с освоением новых месторождений Сибири, а также требованиям импортозамещения. Отмечено, что в отечественном машиностроении наблюдается значительная неравномерность распределения выпускаемых моделей по классам грузоподъемности. Практически половина моделей (55 из 116) сосредоточена в классе до 0,5 т. Производство ВТС классов грузоподъемности 25,0 т. и 30,0 т. в РФ вообще отсутствует, хотя именно такая техника принимает непосредственное участие в транспортно-технологических работах по перевозке тяжелых и крупногабаритных грузов в условиях бездорожья, в особенности во вновь осваиваемых регионах, и именно на этих классах грузоподъемности сосредоточены усилия ведущих зарубежных фирм.

Рассмотрен широкий спектр других проблем, среди которых отмечены неактуальность и неоднозначность отдельных требований технического регламента, а так же отсутствие единого методического подхода для ряда сертификационных оценок, необходимость оптимизации технологии поддержания в рабочем состоянии дорожной сети региона, в т.ч. с учетом комплексного влияния противогололедных реагентов на автомобиль в зимний период и посредством их нового нормирования, актуальность задач логистики (оптимального взаимодействия) в организации перевозок комбинированным транспортом в условиях постоянного увеличения грузо- и пассажиропотоков, и ряд других вопросов.

В целях совершенствования автотранспортного комплекса Сибири и Крайнего Севера участниками конференции был высказан ряд предложений, основными из которых являются:

1) учитывая действенность механизма сертификации, ввести в перечень требований Технического Регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» специальные требования в отношении безопасности и надёжности транспортных средств, поставляемых в районы Крайнего Севера и Сибири, и прежде всего, для маршрутных пассажирских перевозок;

2) принять за основу «северных» требований перечень специальных требований к транспортным средствам, поставляемым в районы с холодным климатом, разработанный и предложенный НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ»;

3) до введения перечня специальных «северных» требований в технический регламент обязать регионы с очень холодным климатом (в границах по ГОСТ 15150) на федеральном или региональном уровне в рамках Программы освоения Арктики и Транспортной концепции Российской Федерации осуществлять допуск транспортных средств к пассажирским перевозкам, только после подтверждения их соответствия специальным «северным» требованиям;

4) в порядке подготовки к включению специальных «северных» требований в технический регламент, рекомендовать автопроизводителям и импортерам уже на данном этапе обратить внимание на необходимость доводочных работ, подтверждения надежности и приспособленности транспортных средств к северным условиям. Активизировать использование этих целей имеющейся испытательной базы - Северной испытательной станции, г. Сусуман. Считать возможным организацию базовых испытательных лабораторий (опорных пунктов НИЦИАМТ ФГУП «НАМИ») в местах преимущественного использования отдельных типов (специальных модификаций) транспортных средств (например, в районах разработки новых

месторождений на территории очень холодного климатического района). При необходимости использовать мобильные технологии проведения климатических испытаний (с выездом специалистов на период испытаний) на базе таких опорных пунктов;

5) разработать методические рекомендации по проведению оценки безопасности транспортных средств с внесенными в конструкцию изменениями для применения органами ГИБДД Таможенного союза и аккредитованными испытательными лабораториями, внесенными в Единый реестр Таможенного союза, с целью унификации методического подхода, требований и формы протокола экспертизы;

б) рекомендовать разработчикам, изготовителям и потребителям ВТС сосредоточить усилия на разработке техники для коммерческих перевозок, прежде всего, грузоподъемностью в диапазоне 10,0 - 30,0 т., и внедрении данных разработок в народное хозяйство. Простой и эффективный путь начала подобных разработок – это разработка вездеходных транспортных средств на базе отечественных многоосных автомобилей, используя положительный опыт отечественных производителей и опыт разработок ФГУП «НАМИ»;

7) учитывая, что для ВТС всех типоразмеров необходимы специальные шины, которые отличаются от шин общетранспортного назначения наличием развитой беговой дорожки и рисунком грунтозацепов, что позволяет ВТС иметь большую скорость движения по слабонесущим грунтам и меньшую вероятность прокалывания при движении по твердым опорным поверхностям с остро-выступающими включениями, предусмотреть разработку и серийное производство таких шин;

8) создать в каждом регионе «очень холодного климатического района» единые диспетчерские центры, осуществляющие оперативное управление мультимодальными перевозками и позволяющие решать вопросы взаимодействия различных видов транспорта, включая автомобильный, способствуя тем самым повышению эффективности их использования;

9) создать при Минтрансе России постоянно действующую рабочую группу из специалистов в областях науки, производства, законодательства и финансов, для реализации мероприятий по развитию автотранспортного комплекса Сибири и Крайнего Севера, связанных как с решением проблем совершенствования подвижного состава (и его оценки соответствия в рамках технического регламента), так и организации перевозок;

10) учитывая богатый опыт, научные и практические наработки ученых Иркутского национального исследовательского технического университета, рекомендовать создание на базе его кафедры «Автомобильный транспорт» отраслевой научно-исследовательской лаборатории контроля технического состояния и эксплуатации колесных транспортных средств в условиях Сибири и Крайнего Севера;

11) Ассоциации автомобильных инженеров России рассмотреть возможность проведения соответствующей тематической конференции в рамках предстоящего Третьего Съезда инженеров Якутии в октябре 2016 года.

Участники конференции решили:

- просить Оргкомитет и кафедру «Автомобильный транспорт» ИрННТУ подготовить предложения по закреплению направлений работы, обсуждавшихся на конференции, за компетентными организациями и подготовить письма в них с просьбой дать на это согласие;

- опубликовать Решение и материалы конференции на сайте Ассоциации автомобильных инженеров;

- направить решение конференции в Минпромторг России, Минтранс России, МВД России, Минрегион России, Минприроды России и Российский Автотранспортный Союз.

Участники конференции были ознакомлены с технопарком ИрННТУ, а также научно-исследовательской лабораторией диагностики автомобилей, ведущей научные исследования по актуальным темам, отметив их хорошую оснащённость и актуальность ведущихся НИР. Безусловно, основным достоянием университета является коллектив учёных и преподавателей университета.

Участники конференции, отмечая её хорошую организацию, благодарят за это руководство ИрННТУ и сотрудников кафедры «Автомобильный транспорт».

Президент Ассоциации
Автомобильных Инженеров



Д.А.Загарин