



Утверждаю

Первый заместитель
Премьер-министра
Республики Татарстан –
министр экономики
и промышленности
Республики Татарстан –
заместитель председателя
оргкомитета конференции



Утверждаю

Ректор Казанского
государственного технического
университета им. А.Н. Туполева,
заместитель председателя
оргкомитета конференции



Решение

IV Международной научно-практической конференции
«Автомобиль и техносфера» (ICATS'2005), г. Казань, 14-16 июня 2005 г.

IV Международная научно-практическая конференция «Автомобиль и техносфера» (ICATS'2005) проведена в г. Казани на базе Казанского государственного технического университета им. А.Н. Туполева в соответствии с Распоряжением Кабинета Министров Республики Татарстан от 11 мая 2005 года № 641-р в целях активизации международного сотрудничества и промышленной кооперации в машиностроительной отрасли, развития автомобилестроения Республики Татарстан, обобщения международного опыта развития автомобилестроения и разработки дальнейших мер по совершенствованию промышленных технологий.

Сроки проведения IV Международной научно-практической конференции «Автомобиль и техносфера» определены проводимой в июне 2005 года в Выставочном центре ОАО «Казанская Ярмарка» 10-й Международной выставкой «Казанский автосалон - 2005. Автомобиль в сердце России» и 5-й Международной выставкой «Дороги. Транспорт. Безопасность - 2005», которые совместно решают важную научно-практическую задачу, направленную на развитие отечественной автомобильной и дорожной отрасли экономики.

В Конференции приняли участие 323 человека из Республики Татарстан, Российской Федерации, стран ближнего и дальнего зарубежья, представители разработчиков Концепции развития автомобильной промышленности России –

ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» и Объединения автопроизводителей России, руководители и специалисты министерств и ведомств, научных и исследовательских организаций, высших учебных заведений.

На пленарном заседании и восьми секционных заседаниях было сделано 212 докладов и сообщений, в которых были рассмотрены приоритетные задачи развития автомобильной промышленности, ее проблемы и пути обеспечения конкурентоспособности, развитие дорожно-транспортной инфраструктуры.

На конференции обсуждались такие актуальные темы как «Приоритетные задачи развития автомобильной промышленности России», «Пути обеспечения конкурентоспособности отечественной автомобильной техники», «Защита окружающей среды и здоровья человека от техногенного воздействия», «Развитие дорожно-транспортной инфраструктуры», «Безопасность автомобиля и дорожного движения».

Анализ современного состояния автомобильной промышленности в России

В докладах генерального директора ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» А.А. Ипатова и президента Объединения автопроизводителей России Е.Б. Левичева сделан анализ современного состояния автомобильной промышленности в России. Отмечено, что лишь несколько отраслей российской экономики могут обеспечить удвоение ВВП: строительство, продовольственная промышленность, машиностроение. В состав последней входит и автомобилестроение. Причем машиностроение связано с десятками смежных отраслей – топливо, химия и нефтехимия, черная и цветная металлургия и др.

Автомобильная отрасль промышленности в настоящее время объединяет более 250 крупных и средних предприятий, на которых работает более 650 тыс. человек и производится четверть продукции всего машиностроительного комплекса.

В 2002-2004 годах предприятия отрасли достигли устойчивого роста объемов производства при одновременном обновлении модельного ряда автомобильной техники и повышении качества автокомпонентов. В результате этого в 2004 г. удалось произвести 1109,7 тыс. легковых автомобилей, 202,2 тыс. грузовых автомобилей, 75,7 тыс. автобусов. Объем товарной продукции превысил 421 млрд. рублей, доля экспорта составила 11% от общего объема производства.

С 2002 по 2004 годы активно росли мощности по выпуску автомобильной техники на сборочных производствах, созданных совместно с ведущими мировыми автомобильными фирмами. В 2002 г. на данных производствах было собрано 11,1 тыс. легковых автомобилей, в 2003г. - 53,6 тыс. шт., а в 2004г. уже - 129 тыс. шт. Рассматриваются предложения по перспективе развития таких про-

изводств к 2010 г. до 700-950 тыс. шт. в год. Ведутся работы по созданию сборочных производств грузовых автомобилей и автобусов. При крупных автомобильных заводах создаются технопарки по производству автокомпонентов современного уровня.

Вместе с тем отмечается, что в России нет активной таможенной политики, способной защитить российских автопроизводителей. Уже первый квартал 2005 года показал, что продажи российских автомобилей снизились на 13%, а покупки импорта выросли на 83%, в том числе ввоз составил 43%.

Спрос на легковые автомобили сохранился на стабильном уровне. Основная доля рынка – за российскими производителями. В прошлом году они продали порядка 1,5 млн. автомобилей. Тем не менее доля продаж российских машин снижается, а стабильный спрос сохраняется за счет совместных с западными фирмами производств. На их долю в прошлом году пришлось 130 тыс. проданных автомобилей. Импортировано в Россию более 700 тыс. шт., причем лидеры по ввозу - подержанные автомобили. Принятые правительством таможенные ограничения на иномарки приостановили их ввоз лишь на некоторое время.

Участниками конференции отмечено, что Россия - единственная страна, где созданы льготные условия для ввоза подержанных машин. Другие страны, насытившись ими однажды, ввели жесткие ограничения. Высказывались прогнозы, что через десятки лет наша страна может стать полигоном по утилизации старых машин, а на это потребуются большие средства. Российские граждане вкладывают в автомобильное производство других стран до \$7,5 млрд. в год (с учетом запчастей).

Аналогичная ситуация в производстве грузового автотранспорта. С 2002 года производство российского крупнотоннажного автопрома росло на 7-10% в год. Доля импорта составляет 32%, в денежном выражении это примерно \$400-450 млн. (по зафиксированным таможенной данным).

В производстве автобусов распределение рыночных долей выглядит следующим образом: 83,8% машин производится в нашей стране, 0,5% - иномарки российского производства, более 15% - импорт. Лишь 4,6% из привозимых из-за рубежа автобусов - новые. В целом ввоз иностранной техники обходится государству в 140 млн. долларов в год.

На предприятиях автобусостроения созданы мощности, позволяющие решить проблемы обновления парка автобусов общественного пользования поставкой транспортных средств с улучшенными потребительскими свойствами, а также автотранспортных средств, приспособленных для перевозки инвалидов.

Политика Российского Правительства определила новый подход к муниципальным пассажирским перевозкам – ранее убыточные автотранспортные

предприятия перешли на коммерческую основу, в связи с чем резко возросла потребность в новых автобусах.

Рост цен на продажи отечественных автомобилей происходил на фоне расслоения финансового благосостояния населения. Богатые россияне предпочитают новые иномарки, средняя прослойка ограничивается российскими или поддержанными иностранными автомобилями. Для малообеспеченных граждан даже самый дешевый сегмент продукции оказывается недоступным. Об этом свидетельствует закрытие производства «Оки», «Волги», снижение спроса на «Иж».

Сложившаяся в российской автомобильной промышленности ситуация плачевна, но еще более плачевной она может стать после вступления страны в ВТО. Аналитики пророчат, что первые лет семь мы еще сможем продержаться на прежнем уровне, но снижение таможенных пошлин на иномарки с 25% до 15% повлечет за собой снижение производства российских заводов на те же 15%.

Транспорт (и автомобиль в частности) в России в силу ее территориальных и экономических особенностей выполняет связующую роль и влияет на экономическое процветание страны. Он выполняет множество социальных функций. Именно поэтому автомобильная промышленность не может развиваться лишь по воле рынка. Каждая страна-автопроизводитель на определенном этапе своего развития выбирала направление развития, главного удара. У нас же назревает критическая ситуация, а решительных шагов никто не предпринимает.

Основными задачами отечественного автомобилестроения являются насыщение транспортного комплекса страны современной автомобильной техникой, удовлетворяющей грузо- и пассажироперевозки, в объемах, определенных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года, а также платежеспособного спроса населения на легковые автомобили.

Вместе с тем главным фактором, обеспечивающим конкурентоспособность отечественной автомобильной техники, является ее сравнительно низкая цена, которая в ближайшие 1,5-2 года за счет роста цен на электроэнергию, газ, топливо, транспортные услуги, металл и материалы приблизится к цене ряда моделей новых импортных автомобилей, собираемых в России, и ввозимой в больших объемах бывшей в эксплуатации автомобильной техники. Наряду с этим качество автомобильной техники и ее компонентов, выпускаемых отечественными производителями, их конкурентоспособность продолжают оставаться недостаточно высокими.

Защита окружающей среды и здоровья человека от техногенного воздействия

Для решения проблемы защиты окружающей среды и здоровья человека от техногенного воздействия в Республике Татарстан ученые и специалисты татарстанских министерств промышленности и экономики, здравоохранения, по делам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций, экологии и природных ресурсов, транспорта и дорожного хозяйства, Академии наук Татарстана, а также УГИБДД МВД РТ объединились для реализации концепции и научно-технических основ поэтапного оздоровления окружающей среды.

Оздоровление окружающей среды подразумевает, прежде всего, создание единой системы оценки и дальнейшего контроля экологического состояния воздушного и водного бассейна, почвы, растительности и животного мира. Разработка и внедрение энергосберегающих и экологически безопасных технологий в производственную деятельность человека во всех сферах означает резкое сокращение токсичных выбросов в окружающую среду (осуществляя это последовательно и обосновано, переходя от более опасного к менее опасному объекту, участку, производству и т.п. с учетом материальных ресурсов данного предприятия и региона). Возможность безопасного функционирования механизмов машин, тепловых и других энергетических установок и производственных объектов достигается разработкой и внедрением безынерционных и более эффективных методов и средств непрерывного контроля их технического состояния, аномалий и неисправностей на более ранней стадии возникновения, своевременно защитив их от разрушений и аварий. Обеспечение населения экологически чистыми продуктами питания осуществляется путем поэтапного очищения окружающей среды от токсичных веществ, «перекрыв» в дальнейшем их поступления от источников и очагов образования, на основе разработки и внедрения соответствующих агротехнических мероприятий.

Проект «Защита окружающей среды и здоровья человека от техногенного воздействия в Республике Татарстан» принят к реализации в соответствии с поручением Президента Республики Татарстан №П/01-2767 от 17.03.2005 г. Настоящая концепция в качестве основной задачи ставит объединение усилий всех органов власти, ученых и специалистов разного профиля для решения проблем современности (повышение качества и экологичности промышленной и сельскохозяйственной продукции, обеспечение высокой эффективности и безаварийного функционирования механизмов машин и тепловых энергоустановок, оздоровление окружающей среды и более эффективное использование природных ресурсов) путем внедрения научно-технического задела, накопленного в Республике Татарстан в данной области за последние 25-30 лет, в жизнедеятельность человека во всех сферах.

Эта сложнейшая задача современности может быть решена только объединенными усилиями ученых и специалистов разного профиля при финансовой поддержке государства и соответствующей законодательной базе. В Республике Татарстан имеется для этого необходимый научно-технический задел и кадровое обеспечение. По каждому из направлений имеются соответствующие целевые программы, согласованные с заинтересованными ведомствами республики, и достигнуты весомые результаты.

Перевод автомобильного транспорта на альтернативные виды моторного топлива, в т.ч. - на газовое топливо

Автопарк России в настоящее время выбрасывает в атмосферу более 12 миллионов тонн вредных веществ в год, что составляет 45 процентов от общих промышленных выбросов (в городах этот процент возрастает до 90). Автомобильный парк Татарстана насчитывает более 600 тысяч машин. В виде отработанных газов в атмосферу одной лишь Республики Татарстан выбрасывается более 450 тысяч тонн вредных веществ. В будущем экологическая обстановка будет только ухудшаться. Выходом из подобной ситуации является переход транспорта на экологически более чистые альтернативные виды моторного топлива.

Проблемы и перспективы перевода автомобильного транспорта на газомоторное топливо поднял заместитель Премьер-министра Республики Татарстан – министр транспорта и дорожного хозяйства РТ В.А. Швецов. «Сокращение запасов нефти, повышение на нее цен, энергетические кризисы, загрязнение окружающей среды, ускорение глобального потепления - вот те обстоятельства, которые заставляют искать нетрадиционные моторные топлива», - отметил он в своем выступлении. Основной альтернативой в настоящее время бензину является газ. Использование «голубого топлива» для двигателей автомобилей позволяет обеспечить снижение вредных воздействий на окружающую среду, уменьшение затрат на автомобильные перевозки, высвобождение традиционного топлива для тех областей, где ему нет альтернативы.

В начале 1990-х годов и Российская Федерация начала принимать определенные меры в области экологизации автотранспорта. Однако программы по широкому использованию природного газа в качестве альтернативы бензину стали буксовать на федеральном уровне. Введение на территории России с 1 января 2001 года нормы Евро-2 пока является чисто декларативным актом, поскольку нерациональная структура отечественной нефтепереработки, недостаточные мощности определяют низкое качество бензинового топлива, да и качество российских двигателей оставляют желать лучшего. Поэтому в настоящее время единственным путем улучшения экологичности автотранспорта яв-

ляется его переход на природный газ, что обеспечит сокращение вредных выбросов в окружающую среду.

В Казани опытные образцы автобусов «НефАЗ» на газе уже проходят испытания. Подписано соглашение об эксплуатации опытной партии таких автобусов в Набережных Челнах. ОАО «КамАЗ» осуществляет мониторинг испытаний в реальных условиях «НефАЗов» на городских и пригородных маршрутах. Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан способствует выходу на отечественный рынок «НефАЗов» с газовыми двигателями. Однако в ближайшей перспективе предстоит еще решить целый комплекс задач, среди которых наиболее важными являются выпуск серийных газобаллонных автомобилей, создание инфраструктуры сети заправочных комплексов, разработка и выпуск надежного газобаллонного оборудования. Только принятие общероссийской программы перехода на альтернативные топлива способно кардинально изменить ситуацию к лучшему.

В Татарстане разработана концепция использования сжатого природного газа и сжиженного нефтяного газа - моторного топлива на автотранспортных средствах, сельскохозяйственной технике на 2004-2007 гг. В соответствии с концепцией, в этот период автотранспортные и крупнейшие промышленные предприятия Татарстана предполагают перевести на газомоторное топливо 1,9 тыс. единиц транспорта, в том числе 0,8 тыс. - на сжатый природный газ, 1,1 тыс. - на сжиженный газ. Имеющиеся мощности по переоборудованию автотранспорта позволяют переводить на газомоторное топливо более 6 тыс. единиц автотехники ежегодно.

Подготовка вступления России в ВТО

Подготовка к вступлению России в ВТО требует решения следующих первоочередных задач:

1. Обновление парка автомобильной техники. Насыщение транспортного комплекса страны современной автомобильной техникой, соответствующей международным требованиям по экологии, безопасности и надежности. Ввод современных экологических стандартов (технических регламентов) уровня «Евро-2». Создание условий для экспансии российских автопроизводителей за рубеж.

2. Повышение роли федерального центра и субъектов федерации, как гарантов реструктуризации задолженностей предприятий автомобилестроения и смежных отраслей. Протекционирование федеральными и региональными органами исполнительной власти производственной, технической, кадровой политики, внедрение систем качества.

3. Повышение доли высокотехнологичных и наукоемких производств в автомобилестроении. Ввод в действие и эффективная эксплуатация новых мощностей по сборке автомобильной техники. Проведение научно-исследовательских и конст-

рукторских работ, направленных на создание новых видов автомобильной техники и автомобильных компонентов, отвечающих мировому уровню.

4. Создание и развитие совместных предприятий с участием ведущих автомобильных фирм мира производственной кооперации в автомобилестроении и смежных отраслях.

5. Разработка и внедрение лизинговых программ в автомобилестроении.

6. Разработка мер по тарифному и нетарифному регулированию автомобильного рынка России с учетом требований ВТО.

7. Разработка и производство автомобилей – сложнейший технологический процесс и вопросам управления объектами интеллектуальной собственности необходимо уделять особое внимание. Основу приоритетных технологий должны составлять способные к правовой охране результаты интеллектуальной деятельности, которые могут обеспечить разработку конкурентоспособность на мировом рынке. Приоритетная технология должна иметь высокий коммерческий потенциал. При этом необходимо учитывать возможность использования, как конечного продукта, так и технологической информации в виде лицензии на созданные способы производства и технологические процессы. Вопросы защиты и управления интеллектуальной собственностью выходят на первый план. Действующая в Республике Татарстан и регламентируемая законодательными актами система защиты и управления интеллектуальной собственностью значительно повышает инвестиционную привлекательность Татарстана.

Обсудив современное состояние и пути развития автомобилестроения с учетом отечественного и зарубежного опыта научных исследований и внедрения инженерных разработок в производство, конференция принимает следующее решение (рекомендации):

1. Поддержать усилия Правительства Российской Федерации по внедрению Концепции развития автомобильной промышленности России и создания условий для опережающего темпа развития автомобильной отрасли.

2. Одобрить концепцию защиты окружающей среды и здоровья человека от техногенного воздействия в Республике Татарстан.

3. Отметить необходимость перевода транспортных средств на перспективные альтернативные виды топлив, в т.ч. газовое моторное топливо, внедрение водородной энергетики и комбинированных энергетических установок.

4. С целью подготовки вступления России в ВТО предлагается ускорить работы по развитию системы охраны и управления интеллектуальной собственностью в Российской Федерации.

5. Отметить важную роль в подготовке и организации конференции Министерства экономики и промышленности Республики Татарстан, Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан,

ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ», Объединения автопроизводителей России, ОАО «КамАЗ», ОАО «Татнефть», ОАО «Нижнекамскшина», Казанского государственного технического университета им. А.Н. Туполева.

6. Отметить особое значение конференции «Автомобиль и техносфера» и Международных специализированных выставок «Казанский автосалон. Автомобиль в сердце России» и «Дороги. Транспорт. Безопасность» по содействию разработчикам и производителям высокотехнологичной продукции в интересах продвижения перспективных технологий и продукции на отечественный и зарубежный рынки, обобщению результатов научно-технической деятельности и корректировки дальнейших путей развития автомобильной и смежных отраслей экономики и привлечению внимания деловых кругов, научно-технической общественности к научно-техническому потенциалу Республики Татарстан.

7. Определить сроки проведения следующей V Юбилейной Международной научно-практической конференции «Автомобиль и техносфера», посвященной 75-летию Казанского государственного технического университета им. А.Н. Туполева в 2007 году в г. Казани.

Оргкомитет конференции «Автомобиль и техносфера» (ICATS)

Казань, 16 июня 2005 г.