

РЕШЕНИЕ

96-ой научно-технической конференции «Перспективы развития автомобилей»

Мировой автомобильной промышленностью проведён колоссальный объём работ по созданию автомобилей с альтернативными энергоустановками. Существенный вклад в эту работу внесли отечественные автопроизводители и НИИ. Так, учёными и инженерами ФГУП «НАМИ», ОАО «АВТОВАЗ», ОАО «КамАЗ», Группы ГАЗ, ОАО «Соллерс» проведены проектные работы и выпущены экспериментальные образцы автомобилей CNG, гибридных автомобилей, электромобилей, автомобилей на альтернативных видах топлива.

На сегодняшний день технологии CNG являются наиболее готовыми для массового производства, однако серьёзным препятствием является неразвитость инфраструктуры и отсутствие государственных дотаций для легкового транспорта.

Основным сдерживающим фактором развития проектирования и постановки на производство в нашей стране автомобилей с низким или близким к нулю уровнем загрязнения окружающей среды были и остаются – недостатки в законодательной базе, нехватка отечественной компонентной базы для электромобилей, гибридных автомобилей, автомобилей на топливных элементах; зачаточное состояние инфраструктуры для обеспечения эксплуатации этих автомобилей.

Текущая ситуация на автомобильном рынке отечественных электронных компонентов показывает серьёзное отставание отрасли от среднемировых показателей. Стремительный рост технологий с каждым годом усугубляет ситуацию, происходит безвозвратное вытеснение с рынка немногочисленных отечественных производителей.

Между тем наметилась тенденция заинтересованности компаний-разработчиков из смежных отраслей (аэрокосмической и военной) в работе в автомобильной сфере, как поставщиков электронных компонентов. Наличие инженерных компетенций и технических возможностей с одной стороны и желания работать в конкурентной среде с другой, позволяет рассчитывать на потенциальную возможность для кооперации.

При этом в России существует научный и промышленный потенциал для создания собственной компонентной базы. Однако задачи по импортозамещению указанных компонентов сталкиваются с двумя основными проблемами: нехватка собственных средств для проведения НИОКР и небольшие объёмы отечественного рынка, которые не позволяют снизить себестоимость продукции до конкурентоспособного уровня в сравнении с ведущими зарубежными концернами. Если первую проблему можно решить целевой федеральной программой, то для второй необходима консолидация ведущих автопроизводителей. Выходом может быть максимальная унификация компонентов и стандартизация требований среди российских автопроизводителей. А также поддержка государства в рамках целевых федеральных программ. В целом представляется целесообразным направление работ по созданию перспективных модульных платформ для совместного использования автопроизводителями.

В передовых странах Европы, в США, в Китае приняты национальные программы («дорожные карты») по снижению негативного влияния на окружающую среду, в которых определены государственные приоритеты развития автомобилестроения, конструкции и функциональных свойств автомобилей, инфраструктуры эксплуатации автомобилей. Эта чётко прописанная по времени государственная политика позволяет участникам рынка оценить свою выгоду и принять решение участвовать или не участвовать в работе. Так, по оценкам экспертов, приоритетное развитие автомобильного транспорта на электротяге приведёт к 2020 году в объёме мирового рынка к потерям производителей, исключаемых из оборота компонентов, порядка 14 млрд. евро, но производство новых компонентов создаст новый сегмент рынка объёмом около 75 млрд. евро и примерно 200 тыс. новых рабочих мест. Примером подобной «дорожной карты» может служить программа «электрификации»

автомобильного транспорта Германии. В программе, разбитой на три фазы, разложены по времени приоритеты развития компонентной базы; развития инфраструктуры транспорта на электротяге; создания прототипов электромобилей, их мелкосерийное производство и массовое производство. Здесь же распределены инвестиции в проект.

В нашей стране назрела необходимость в обеспечении государством экономической привлекательности приобретения и эксплуатации экологически более чистого автотранспорта с одной стороны и развитие поставщиков, которые будут создавать компоненты этого транспорта с другой.

Участники конференции **решили**:

1. Обратиться в Минэкономразвития России, Минпромторг России, Минтранс России с предложением подготовить и запустить в работу национальную программу снижения вредного воздействия на окружающую среду, направленную на значимое уменьшение в транспортном парке страны физически и морально устаревших транспортных средств. В программе предусмотреть изменение налогового законодательства, стимулирующие мероприятия, включая адресные субсидии, в том числе малообеспеченным потребителям, лизинговые и кредитные программы, обеспечивающие экономическую привлекательность экологического транспорта для потребителей.
2. Обратиться в Минэкономразвития России, Минпромторг России, Минобр России с предложением о формировании программы целевого финансирования исследовательских работ в области энергоустановок на топливных элементах, использующих в качестве исходного топлива CNG.
3. Обратиться в Минрегион России, Минтранс России, Минпромторг России с предложением о разработке системы специальных мер по стимулированию использования экологического транспорта в больших городах, регионах с неблагоприятной экологической обстановкой, в охраняемых экологических зонах.
4. Обратиться в Минпромторг с предложением по распространению субсидий CNG транспорта на легковые автомобили.
5. Обратиться в Минпромторг России с предложением о создании федеральной программы по развитию отечественных поставщиков автомобильной компонентной базы с инжиниринговыми компетенциями. В программе предусмотреть акцент на развитие в условиях здоровой конкуренции.
6. Предложить создать правительственную некоммерческую организацию с привлечением отечественных и зарубежных независимых представителей отрасли и технических экспертов с целью контроля операционных данных при планировании и реализации развития отечественных поставщиков. Рекомендовано интегрировать все уже существующие комитеты в новую объединенную организацию.
7. Поручить исполкому ААИ публикацию научно-технических материалов конференции, а также разослать Решение заинтересованным организациям, Министерствам и Ведомствам.

Участники конференции поздравляют коллектив Волжского автозавода с 30-летием НТЦ и 50-летием завода и УГК.

Участники конференции благодарят руководство ОАО АВТОВАЗ и СИВПИ ОАО АВТОВАЗ за организацию и проведение 96-ой международной конференции ААИ.