

О соответствии Технических регламентов РФ и Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» в части тормозных изделий



Доклад, прочитанный на 7-м Московском международном форуме «АВТОКОМПОНЕНТЫ 2014. Перспективы локализации производства и импортозамещения автомобильных комплектующих. Рынок автокомпонентов в России»

Форум состоялся 16 июля 2014 года в Торгово-промышленной палате РФ.
Организатор – ОАО «АСМ-Холдинг»

Уважаемые участники форума!

В Европе применение тормозных изделий регламентируется Правилами ЕЭК ООН № 13, 13-Н, 78 и 90. В частности, эти документы определяют порядок поставки колодок и накладок дискового и барабанного тормоза в OEM и на вторичный рынок.

Наша страна еще в 1999 году обязалась выполнять Правила ЕЭК ООН. И все время была последовательной: Правила ЕЭК ООН в качестве нормативных документов вошли сначала в российские ГОСТы, а потом и в национальный Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств». С 23 сентября 2010 года Технический регламент вступил в действие на всей территории России.

Тем самым была поставлена точка в спорах о применении асбеста в рецептуре фрикционных изделий. В Правилах ЕЭК ООН сказано однозначно: «фрикционный материал не должен содержать асбест».

Однако точка оказалась не точкой, а запятой. Сегодня у нас разработан еще один документ – Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств». Он принят решением Комиссии Таможенного союза № 877 от 9 декабря 2011 года. Вступает в силу с 1 января 2015 года.

Регламент будет действовать на территории России, Белоруссии и Казахстана. И есть в нем Приложение под номером 10. А в примечаниях к Приложению 10 имеется пункт 6. Звучит он так (точная цитата): «В отношении колодок с накладками в сборе для дисковых и барабанных тормозов и фрикционных накладок для барабанных и дисковых тормозов, поставляемых для послепродажного обслуживания транспортных средств, требования пункта 5.1.1.3 Правил ЕЭК ООН № 13, пункта 5.1.1.3 Правил ЕЭК ООН № 13Н, пункта 5.4 Правил ЕЭК ООН № 78, пункта 5.1 (d) Правил ЕЭК ООН № 90 применяются факультативно».

Обратите внимание на слово «факультативно». Перечисленные пункты Правил ЕЭК ООН как раз относятся к запрету асбеста в тормозных изделиях. Иными словами, на территории Таможенного союза асбест будет легализован.

Прежде чем двинуться дальше, вспомним асбестовую, а точнее, антиасбестовую кампанию – это необходимо для логики изложения.

Привычное слово «асбест» объединяет два вида силикатных волокон: серпентиновую группу (хризотил-асбест) и амфиболовую (крокидолит, родусит и др.).

В России имеются богатейшие залежи хризотил-асбеста, в Канаде и Южной Африке – запасы амфиболовой группы.

Когда началось широкое обсуждение вредности асбеста, специалисты Института медицины труда РАМН заявили, что большинство зарубежных исследований проводилось с амфиболами либо с хризотилом, содержащим большое количество амфиболовых примесей. Но волокна разных групп ведут себя по-разному. Так, волокна амфиболовой группы накапливаются в легких, а волокна хризотил-асбеста, напротив, растворяются и со временем выводятся из организма. А опасность того или иного вида волокон зависит от времени их нахождения в легких человека.

Значит, заключили медики, хризотил-асбест менее вреден, чем амфиболы. Кроме того, продолжали эксперты, никем не доказано, что асбест более вреден, чем его заменители.

Оппоненты возражали: любой асбест, в том числе и хризотил-асбест, имеет волокнистую структуру. И при механическом воздействии расщепляется на тонкие волокна. В свою очередь, они распадаются на более тонкие, потом на тончайшие и т.д. Этот процесс называется фибрилляцией. Ее конечный продукт – полые трубки, измеряемые нанометрами.

При торможении с асбестовыми колодками процесс фибрилляции идет непрерывно. И наноиголки попадают в воздух, оседают в легких, пищеводе и других органах. И уж как они себя поведут, одному богу известно.

Именно способность асбеста к фибрилляции инициировала его запрет в странах Евросоюза. А вот заменители асбеста (в частности, базальтовые волокна) фибрилляции не подвержены.

В итоге противники асбеста победили. Амфиболовые группы во многих странах объявили вне закона. Заодно запретили и хризотил-асбест.

Но российские сторонники асбеста продолжили борьбу. И, как видим, небезуспешно – подтверждением служит Технический регламент Таможенного союза. Аргументы защитников этого минерала следующие: антиасбестовая кампания – дело рук западного лобби – раз; амфиболовый асбест вреден, а хризотил-асбест – нет – два; запрет на производство асбестовых колодок лишит население рабочих мест – три.

Кратко разберем эти пункты. Споры нет, без лоббирования не обошлось. Своих запасов асбеста в Европе нет. А в России он – чистый, без примесей – буквально лежит под ногами. Значит, Европа отстаивала свои экономические интересы, а Россия – свои. Что, впрочем, не

отменяет экологическую составляющую вопроса.

Насколько амфиболовые группы асбеста вреднее хризотила, должны сказать медики. Исследования надо продолжать.

А вот насчет лишения рабочих мест позвольте не согласиться. Во-первых, автомобильные запреты не касаются строительной отрасли. Шифер, трубы, огнестойкие асбестовые ткани как выпускались, так и выпускаются.



Во-вторых, возвращаясь к тормозам: в России есть предприятия, принявшие российский Технический регламент к неукоснительному исполнению. Пример – один из ярославских заводов фрикционных изделий. Сегодня он выпускает только безасбестовую продукцию. Разве сотрудники завода остались без рабочих мест? Нет, они производят тормозные колодки и накладки на уровне лучших западных образцов.

Более того, это предприятие вышло на конвейер Mercedes, потеснив именитых западных конкурентов. Оно поставляют колодки в OES Ford, Land Rover, Chevrolet, Renault Nissan...

Да, в свое время асбестовая колодка была не так уж плоха. Асбест будто самой природой был создан для фрикционных изделий. Он служил отличной арматурой и обеспечивал требуемую эффективность торможения. Да и коэффициент трения у асбеста подходящий – 0,4. При том, что у большинства колодок он лежит в диапазоне 0,35–0,45. Но сегодня асбест безнадежно отстал от современного автомобиля по другим показателям. Об этом – чуть подробнее.

После запрета использования асбеста пришлось искать эффективные заменители этого материала. Сегодня самая «простая» рецептура фрикционной смеси насчитывает 10, 15 и более ингредиентов, каждый из которых решает собственную задачу. И над их комбинациями день и ночь ломают головы научно-исследовательские лаборатории. Оперируя ингредиентами безасбестовых рецептур, они не только обеспечивают безопасность, но и борются с шумом при торможении, решают другие задачи комфортной эксплуатации.

Иными словами, законопослушные предприятия, отказавшись от асбеста, совершили настоящий технологический прорыв.

Но есть и другие заводы, не желающие вкладываться в модернизацию, разрабатывать новые рецептуры и технологии. Поэтому официальный возврат асбеста им на руку.

Здесь можно возразить: российские предприятия могут выпускать как асбестовые, так и безасбестовые колодки. Да, это так, но вот беда: западные производители автомобилей такие изделия безасбестовыми не признают. Они называют их «условно безасбестовыми».

Дело вот в чем. Если на линию сегодня загружают безасбестовые ингредиенты, а завтра

асбестовые, если на складе имеется хотя бы горсть асбеста, такой завод не может считаться считается asbestos-free. И работать с таким предприятием зарубежный автопроизводитель не станет.

Но вернемся к регламентам. К чему приведет легализация асбеста?

Первое. Безасбестовые производители могут выходить на внешний рынок и поставлять колодки в OEM и OES ведущих производителей автомобилей. И на дилерские сервисы Mercedes, Ford, Land Rover в гарантийный период будут поступать российские колодки. Как уже говорилось, такие примеры имеются. И это настоящий повод гордиться нашими достижениями.

Но одновременно эти передовые заводы окажутся неконкурентоспособными на внутреннем рынке. Все просто: они продают колодку, условно говоря, за 100 «рублей» при себестоимости 95. А соседний завод продает асбестовую колодку за 90 условных «рублей» при себестоимости 40. О какой конкуренции тут говорить?

Второе. Заводы, выпускающие асбестовые изделия, становятся королями внутреннего рынка. Но носа не смеют высунуть на внешний. Да, они могут выпускать колодки для российского рынка иномарок в постгарантийный период. Если по эффективности торможения укладываешься в $\pm 15\%$ от оригинала – пожалуйста, торгуй. Но ни о каком импортозамещении на российских конвейерах и в дилерских сетях в гарантийный период говорить не приходится.

Третье. Создается еще одна юридическая коллизия. На первый взгляд даже забавная. Выезжает российский автомобиль в Европу. Положим, коммерческий или частный. С асбестовыми колодками. А в Европе асбест запрещен. Конечно, на границе никто пробу фрикционного материала брать не будет. Но если кому-то захочется придраться, сделать это будет легко – достаточно раскрыть регламент Таможенного союза. Не такая уж это фантастическая ситуация, если вспомнить санкции последних месяцев – совсем недавно они тоже казались фантастическими.

Предложения

Как же выйти из положения? Напомним, что Регламент Таможенного союза вступает в действие с 1 января 2015 года. Нужна четкая позиция правительства по использованию асбеста в тормозных изделиях.

Более 15 лет назад на свет появилось постановление Правительства РФ от 31 июля 1998 года № 869 «О позиции Российской Федерации по вопросу использования хризотилового асбеста» за подписью тогдашнего премьера С.В. Кириенко. Полностью документ опубликован в «Российской газете» от 26 августа 1998 года.

Планировалось организовать широкомасштабные медицинские исследования и пересмотреть отношение к хризотил-асбесту на международном уровне. Но дело до конца не довели, поскольку С.В. Кириенко ушел на другую работу.

А тем временем, имея официальную позицию правительства, можно выйти с предложениями в ЕЭК ООН об отмене запрета на хризотил, оставив табу на амфиболовый асбест.

Либо исключить факультативный пункт из регламента Таможенного союза. Без этих мер интеграция России в мировой автопром представляется затруднительной.

Спасибо за внимание.