

## КОЛОНКА РЕДАКТОРА

Дорогие коллеги, читатели «Журнала автомобильных инженеров» («Журнала ААИ»)! В ваших руках юбилейный, 100-й номер нашего издания, которое впервые вышло в свет в конце 1998 года ещё в качестве «Бюллетеня ААИ». В 2001 году «Журнал ААИ» был зарегистрирован как СМИ, затем вошёл в список изданий, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией (ВАК) для научных публикаций. На сегодня это единственное научное издание, успешно объединяющее разноплановые тематики создания и эксплуатации продукции автомобилестроения, её сертификации, подготовки кадров и экономики.

Этот номер журнала редакция готовит к традиционной ежегодной конференции Ассоциации автомобильных инженеров по сертификации автотранспортных средств, главной конференцией ААИ по этой теме, где специалисты могут узнать последнюю информацию об изменениях в системе подтверждения соответствия, новых или готовящихся нормативных документах из первых рук, обсудить актуальные вопросы практики сертификации. ААИ традиционно уделяла большое внимание развитию системы подтверждения соответствия автотехники, компонентов и запасных частей, и нынешнее обращение к теме связано с наработкой опыта в рамках Таможенного союза, а теперь уже и ЕврАзЭС, внедрением новых требований, изменениями системы управления техническим регулированием.

Обсудить есть что. Самый болезненный вопрос — неповоротливость механизма управления техническим регулированием в Евразийском экономическом союзе. Принятие изменений к техническому регламенту превратилось в затянувшуюся мыльную оперу, из которой выхватываются и реализуются только те куски, которые лоббируются чиновниками, практически без учёта мнения как автомобилестроителей, так и эксплуатирующего автомобили бизнеса. Простой пример: в срочном порядке принято изменение, касающееся внедрения устройств и систем вызова экстренных оперативных служб, хотя их применение связано со множеством нерешённых проблем. А давно назревшее введение в регламент 6-го экологического класса, применяемого в странах Женевского соглашения 1958 года с 2013 года для коммерческих и более года для легковых автомобилей, откладывается до Изменения № 3, проект которого пока ещё на стадии разработки. Уже и правительством Москвы закупаются для городского транспорта автобусы уровня «Евро-6», но одобрить их в своей системе мы не можем...

Российская сторона системы управления техническим регулированием хоть и обросла внутренними административными документами, но стала ещё более непрогнозируемой и затянутой в сроках прохождения документов, чем раньше. Чем больше через неё прохо-

дит документов, тем труднее она работает. В результате, а также благодаря несогласованности работы компетентных органов стран — участниц ЕврАзЭС наметилась тенденция перетока заявителей на сертификацию из России, где система оценки соответствия транспортных средств более развита, в другие страны сообщества, как говорится, не замораживающиеся всякими там техническими тонкостями и проблемами. В конечном счёте может пострадать главная цель создания общей системы оценки соответствия — повышение безопасности парка транспортных средств стран сообщества.

Не касаясь технических проблем, которых много, но которые решаются зачастую на уровне устных договорённостей ОС, ИЛ и заявителя, с учётом опыта Евросоюза, систему которого мы пытаемся копировать с национальными особенностями, а иногда сомнительных толкований самого ТР ТС, невольно задаёшься вопросом: а почему бы не перенять опыт того же ЕС в отношении административных процедур? В частности, ЕС переводит в разряд исправлений, утверждаемых на уровне департаментов, поправки к правилам и даже некоторые организационные вопросы подтверждения соответствия, оставляя еврокомиссии и Европарламенту более глобальные вещи, касающиеся экономической и технической политики.

Возможно, заботящие производителей, импортёров, органы по сертификации, испытательные лаборатории вопросы — это всего лишь проблемы роста, но чем больше мы будем тормозить в вопросах технического регулирования сегодня, тем труднее будет реализовывать намерения по выводу отечественной продукции на мировой рынок, исходящие из нынешнего понимания задачи импортозамещения.

*Усилия государств — членов ЕАЭС должны быть направлены на создание благоприятных условий для бизнеса и обеспечение при этом защиты как его интересов, так и интересов огромной армии потребителей автомобильной техники.*

Успеха участникам 98-й конференции ААИ!

*С уважением,*

*А. Тусаров*