

ОТ РЕДАКТОРА

Подводя итоги очередного завершающегося года, пытаешься выделить что-то главное, оставившее след в истории страны, в жизни, а в нашем случае – это автомобиль, которому большинство из нас служит.

Поскольку наше издание чисто техническое, мы решили не касаться вопросов экономики, государственной политики, или концепции развития отечественной автомобильной промышленности, хотя, безусловно, невозможно без оглядки на них рассуждать о технической политике, зависящей от того, сколько средств будет выделено для её реализации. Вот, например, ожидаемое вступление России в ВТО – чего ждать от него нашим автостроителям (?): разговоров и страхов много, но последствия, похоже, так и не просчитаны и потому не всем понятны. Если в отношении легковых автомобилей есть надежда на приемлемые сроки вхождения в мировую торговую систему, то сектор коммерческих автомобилей, судя по всему, остаётся незащищённым от возможного «нашествия» из-за рубежа подержанных грузовиков и автобусов.

Однако вернёмся в сферу инженерно-техническую.

В отношении технического регулирования создаётся впечатление, что его основные цели принесены в жертву политическим соображениям или экономическим интересам определённых кругов. За доказательствами далеко ходить не надо. Здесь и смягчение технического регламента по автомобильным топливам, и продление действия экологических требований третьего класса к транспортным средствам; настойчивые попытки срочного внедрения системы экстренного реагирования при авариях (ЭРА-ГЛОНАСС, идеи благородной, но совершенно неподготовленной к реализации для обязательного применения); наконец, надвигающееся принятие технического регламента Таможенного союза (Единого Экономического пространства, Евразийского Экономического сообщества) «О безопасности колёсных транспортных средств», документа сырого и плохо реализуе-

мого из-за различия экономического и технологического уровня стран, намеревающихся его применять. С учётом отсутствия порядка в аккредитации и нежелания ввести процедуру уполномочивания организаций для работы в области подтверждения соответствия транспортных средств этот регламент в предлагаемом виде углубляет различия технического законодательства России и развитых стран Европы, отодвигает возможность признания российских документов по омологации на других рынках. И всё это осложняется общими факторами непредсказуемости и введения нормативных документов «задним числом». Наступит ли время, когда мы, как другие цивилизованные страны, будем планировать свои перспективные требования хотя бы за три года? Ведь промышленности нужно время для подготовки производства, и она должна оценивать риски при инвестициях.

Ну вот, хотелось поговорить о гибридных автомобилях, сделавших в этом году заметный рывок в выходе на рынки не только развитых стран; проблемах электроавтомобилей, в том числе возникших в связи с аварией на АЭС в Фукусиме; различных конструктивных аспектах энергосбережения и других, более интересных и возвышенных, вещах, а разговор получился о проблемах политики и экономики.

Но здесь есть хорошие ожидания. Правительство делает заметные усилия для развития отечественной автомобильной промышленности, «закачивая деньги» в перспективные направления и предприятия. Последний пример – кредит ВТБ на 38 млрд. рублей «Группе ГАЗ». Рассматриваются меры оздоровления отраслевой науки. Кроме смены руководителя института НАМИ, естественно, являющейся не самоцелью, а инструментом реализации нового подхода, заканчивается формирование тематики НИОКР отрасли на 2012-2014 годы, ведётся подготовка к кардинальному обновлению технологической и испытательной базы организаций, которые эту тематику будут выполнять.

На этой оптимистической ноте позвольте поздравить инженерно-техническую общественность промышленности, автомобильного транспорта, высших учебных заведений автомобильного профиля, всех читателей «Журнала автомобильных инженеров» с наступающим Новым годом! Желаем всем здоровья и сил для реализации намеченных планов! До новых встреч в следующем году!

*Редакционная коллегия
и издательский коллектив*