

## ОТ РЕДАКТОРА

Всё-таки Россия богатая страна. К этому выводу приходишь, анализируя темы НИОКР, на которые выделяются бюджетные средства и результаты этих работ с учётом мировой конъюнктуры. Мы пытаемся создать собственные гибридные силовые установки, на несколько лет отстающие от серийно выпускаемых за рубежом. Изобретаем электромобили, вся новизна которых заключается в адаптации импортных комплектующих, позволяющих разве что сделать бюджетный, но отнюдь не прорывной «концепт», от которого, к тому же, дистанция до серийной продукции, как до Луны. Планируем оборудовать каждый автомобиль навигационно-информационной системой ЭРА-ГЛОНАСС, призванной уменьшить смертность в ДТП, не имея мало-мальски рабочей мобильной связи на дорогах, по которым к тому же невозможно быстро добраться до места аварии..... Вообще, мы много говорим о нашей заботе об окружающей среде, о безопасности человека, как пользователя транспортного средства, но фактический результат получается мизерный *(впрочем, адекватно сумме выделяемых средств. Максимум, на что хватает – имитировать видимость присутствия на важных направлениях развития автомобиля. Причём, видимость только для самих себя и вышестоящих).*

Среди множества причин, определяющих такую ситуацию, в сегодняшней колонке редактора хотелось бы обратить внимание на одну из них — участие, а фактически, НЕучастие отрасли в разнонаправленных работах международных неправительственных организаций, деятельности которых придают огромное значение не только наши коллеги из промышленно развитых стран, но и, что особенно показательно, из развивающихся — КНР, Индии.

Перечень этих организаций огромен — только перечисление их аббревиатур потянуло бы на весь объём колонки, но напомнить об основных всё-таки следует.

Всемирный форум для согласования Правил в области транспортных средств (Рабочая группа WP.29 Комитета по Внутреннему Транспорту ЕЭК ООН) сегодня не только определяет структуру и содержание требований к транспортным средствам, но его Группы экспертов (их 6) и неофициальные рабочие группы по направле-

ниям (их на данный момент 43!) на высочайшем профессиональном и административном уровне готовят концептуальные решения на будущее. И не только в области технического регулирования. В поддержку WP.29 работают Международная организация производителей автомобилей OICA и Международная организация по стандартизации ISO, имеющие свои дополнительные функции и области активности. В области потребительских свойств высок авторитет Международного фонда «Автомобиль и общество» FIA. А ещё есть SAE, FISITA, специальные конференции под эгидой КВТ ЕЭК ООН, определяющие политику будущего автомобильного транспорта и автомобилестроения в частности.

Грустно говорить, но на весь этот массив работы со стороны Российской Федерации, кроме редких официальных лиц для приветствия, приходится пяток «совместителей», успевающих поприсутствовать на немногих «титულных» мероприятиях. Российских экспертов в упомянутых Группях WP.29 хватает только для непосредственного получения информации, и они рассчитывают на средства своих организаций (спасибо им за поддержку международных обязательств РФ), которые едва покрывают расходы на билет и гостиницу. В практической работе международных организаций не участвует ни промышленность, ни наука. Один знаковый Главный конструктор сказал мне: *«Я и сам знаю, что этим мы много упускаем. Но ведь там надо реально работать. И не только постоянно ездить на сессии, но, главное, вести исследовательскую работу между ними. Кто мне даст на это деньги? Где я возьму людей? Да и люди на это должны быть поставлены не по остаточному принципу, а элита – состоявшиеся специалисты, со знанием языка...»*

Так я о средствах на НИОКР — может быть надо подумать о создании этой элиты специалистов, на активное внедрение в деятельность международных организаций? И не только ответственным за это Министерством, но и предприятиям промышленности и ВУЗам?

*С уважением А. Тусаров*