

ОТ РЕДАКТОРА

В этом году исполняется 30 лет важной инициативе властей США, известной под названием New Car Assessment Program (NCAP, Программа оценки нового автомобиля). Собственно, эта годовщина официального появления программы под таким названием в качестве документа NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration — Национальная администрация безопасности движения на дорогах). Сама программа по своему техническому содержанию взяла старт в 1978-1979 гг. и заключалась в оценке пассивной безопасности продаваемых в США легковых автомобилей с установлением соответствующего рейтинга в баллах. Оценка безопасности велась при фронтальном столкновении с плоским препятствием при скорости, на 5 миль/час превышающей стандартную. Цель оценки — дать потребителю объективную, полученную независимо от изготовителя, информацию об уровне безопасности выбираемого им при покупке автомобиля. Важно, что эту оценку давало само Государство, не диктуя при этом потребителю «можно» или «нельзя». Для этого существуют процедуры сертификации. Джоан Клайбрук, бывшая в то время Руководителем NHTSA, в своём недавнем интервью упомянула и о неожиданном, но очень важном для автомобильной промышленности США того времени — попутном эффекте. В те годы американский рынок испытывал сильное давление японских автопроизводителей, выпускавших маленькие, очень экономичные (что было важно в условиях энергетического кризиса) автомобили, которые, естественно, были менее безопасны в силу меньшего веса, чем традиционные тяжёлые «произведения» местной промышленности. Показав потребителю более высокий рейтинг безопасности отечественных автомобилей, программа NCAP помогла американскому автопрому в борьбе за свой рынок, позволив выиграть время для смены конструкторских концепций. Сегодня U.S.NCAP другая по составу критериев оценки, организационной структуре, но продолжает играть важную роль на автомобильном рынке США.

Массовый российский автолюбитель и покупатель практически не знает о программе NCAP, за исключением специалистов и «фанатов», по большей части знакомых с её европейским вариантом — EuroNCAP, также устанавливающая рейтинг безопасности автомобилей, но уже с учётом региональной специфики.

В 2011 году Организация Объединённых Наций провозгласила декаду повышения безопасности дорожного движения, поставив цель снизить вдвое к 2020 году число ежегодно гибнущих на автодорогах мира. В решение этой задачи активно включились уже существующие региональные и национальные программы U.S.NCAP, EuroNCAP (Евросоюз, программа существует с 1997 г.), ANCAP (Австралия, с 1993 г.), JnNCAP (Япония, с 1995 г.), KnNCAP (Республика Корея, с 1999 г.), CNCAP (КНР, с 2006 года), IIHS (Insurance Institute for Highway Safety, США, с 1995 г.), а также вновь созданные под впечатлением решения ООН LatinNCAP (Латинская Америка, 2012 г.) и GlobalNCAP, являющаяся своего рода Ассоциацией региональных и национальных программ. Все они различаются организационным статусом — от госучреждения до некоммерческой организации, имеют какую-либо отличительную друг от друга «фишку» в методике оценки, но объединены общей целью повышения конструктивной безопасности автомобиля и защиты окружающей среды, независимостью от производителя, ориентированностью на потребителя и поддержкой Государства. Получается, что все страны, играющие или претендующие на заметную роль в мировом автопроме, активны и здесь

Не знаю, надо ли продолжать дальше?

С уважением А. Тусаров