

ОТ РЕДАКТОРА

29–30 мая состоялась очередная конференция Ассоциации автомобильных инженеров на тему «**АВТОМОБИЛЬ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА**».

Из большого числа проблем, обсуждавшихся на конференции (решение публикуется на стр. 4–5 этого номера), хотелось бы выделить две, особенно актуальные и характерные для нашего времени.

Техническая — пора заканчивать этап болтовни и приступать к реальным действиям по энергосбережению. Начать с того, чтобы зафиксировать положительное отношение России к Глобальной инициативе Организации Объединённых Наций по повышению топливной экономичности автомобилей или, что равнозначно, сокращению ими выбросов CO₂ на 50% к 2050 году, неоднократно выражавшееся официальными представителями страны на многих саммитах. И, если это будет выполнено, причём с учётом реальной ситуации и экономических интересов, наметить план действий по конкретизации и достижению цели. Это должны быть действия не только сферы автомобилестроения, но и смежных отраслей промышленности, транспортников, общества, государства. Здесь найдётся место стандартизации, техническим регламентам, информированию потребителя, экодрайвингу, совершенствованию законодательства и многим другим аспектам. При этом надо учитывать, что это глобальный тренд и, если мы сами не пойдём по пути его реализации, нас потащат по нему волоком с ущербом для наших интересов.

Вторая, связанная с первой, — проблема организационного плана: отсутствие в стране государственного органа, комплексно регулирующего вопросы эко-

логии вообще и автомобильной в частности. Эдакого Агентства по окружающей среде (EPA — Environment Protection Agency), как в США, или соответствующего подразделения министерства транспорта или министерства природы, как в ряде стран Европы и Азии. У нас всё взвалили на Минпромторг — он требования устанавливает, он же контролирует их исполнение, он же определяет перспективную политику, исходя из интересов промышленности, но не общества. При этом за эксплуатацию автомобильного транспорта не отвечает никто. Впрочем, такая же ситуация и в области безопасности дорожного движения — причастных ведомств много, но конкретно за результат никто не отвечает. Совсем по Райкину: на вопрос, кто сшил этот костюм, следует ответ: «Я отвечаю за пуговицу — к пуговице вопросы есть?»

Наш «костюм» управления, говоря портняжным языком, только в раскрое, в нём находят место фантомные амбиции некогда сильной структуры советских министерств, обладавших значительными материальными и административным ресурсами, и комплекс неполноценности времён ранней перестройки, когда промышленность была предоставлена самой себе.

Сейчас государство отнесло задачу развития автомобильной промышленности к числу приоритетных. И если решение технических проблем зависит от совершенствования структуры управления, то это надо делать, и делать быстро.

С уважением, А. Тусаров