

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

Не сказать, что мы ничего не слышали об июньском саммите G7 в Германии. Но громкий обмен мнениями по поводу политической составляющей его повестки дня заглушил информацию по другим её пунктам, в том числе представляющую интерес для экспертов автомобильной и топливной промышленности, транспорта. Особенно нового в ней ничего нет, но важно следить за развитием ситуации, определяющей перспективы этих отраслей хозяйства. Я имею в виду тезис о «декарбонизации» Европы, получивший во время саммита более конкретные очертания: *к середине века отказаться от применения углеводородного топлива там, где оно сегодня применяется, в том числе на транспорте, включая автомобильный*. Это моё собственное понимание услышанной информации, обсуждавшейся в рамках вопроса о глобальном изменении климата, и в частности о задачах по дальнейшему сокращению выбросов CO₂. Некоторые эксперты говорят, что это нереально вообще, некоторые — что это возможно лишь к началу следующего века. Существуют и другие суждения. Ясно, что в них много политики, бизнеса в худшем смысле слова и не наша задача ввязываться в эту словесную перепалку.

Но давайте посмотрим фактам в глаза. Как бы мы не относились к нашим западным, как сегодня принято говорить, партнёрам, чьи автомобили, кстати сказать, мы собираем в России, но они за последние полвека снизили величину вредных выбросов от автомобилей на один-два порядка, потребление топлива — в 2-3 раза, оснастили автомобили различными интеллектуальными системами помощи водителю и так далее. Важно подчеркнуть, что эти достижения относятся не только к характеристикам новых автомобилей, но и ко всему парку в целом. Поставлена задача создания автономного автомобильного транспорта, и есть все предпосылки к тому, что к середине века уже будут перевозки «без водителя» по установленным маршрутам, возможно, сначала пассажирские.

Вот и в области развития альтернативных источников энергии, пройдя быстрым шагом этап внедрения в серию гибридов и с трудом, но последовательно решая проблемы «чистых» электромобилей, наши коллеги поставили задачу применения в качестве источника «чистой» энергии водородных топливных элементов. Тоже не новое решение, но в этом году на европейский рынок компанией Toyota будет выпущена

первая серийная модель Mirai с запасом хода 480 км и временем заправки 3 минуты. Не говоря уже о биотопливе, природном газе и прочих технических изысках, призванных заменить традиционные бензин и дизтопливо. В этом превалирует не столько политика импортозамещения, сколько соображения практичности и экономики использования местных энергетических ресурсов. Как инженер, ни минуты не сомневаюсь, что проблема будет решена.

Знаете, что производит впечатление? Плановость решения. У партнёров существует программа развития АВТОМОБИЛЯ как часть программы развития АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. В Европе это известная программа CARS 21, в США и Азиатско-Тихоокеанском регионе под другими названиями, но аналоги существуют во всех странах, делающих автомобили под национальными брендами. Но у нас нет такой программы. Создаваемые время от времени планы мероприятий поддержки производства и использования экологически чистого транспорта, на уровне ли поручения Правительства РФ или разного рода концепции и стратегии в области экологии и энергопотребления (про безопасность применительно к автомобилю ничего не слышал), носят точечный характер «отмазки» от проблемы или преследуют чьи-то корпоративные интересы — газовщиков, электроэнергетиков, нефтяников и т. д. Деньги государством на поддержку автопрома выделяются не такие уж и маленькие, а тратятся они в лучшем случае на то, чтобы, например, догнать конкурентов по уровню «Евро-4» или «Евро-5», в то время как те уже применяют «Евро-6». А про энергоэффективность хоть и модно, но вообще нечего сказать. Создаётся впечатление, что мы живём только сегодняшним днём, не зная, что нас ждёт завтра. В смысле конструкции, новых технологий. И новое мы для себя открываем уже в серийной продукции мировых производителей.

Может быть, пора уже немножко времени и средств потратить на осмысление планов развития отечественного АВТОМОБИЛЯ, создав для себя «дорожную карту» освоения уже известных в мире автомобильных технологий и работы над перспективными применительно к особенностям нашей страны?

Об этом говорили участники 91-й научно-технической конференции ААИ «Экология и энергетическая эффективность автотранспортных средств», решение которой публикуется в этом номере журнала.

С уважением, А. Тусаров