

Игорь Владимирович, для начала нам следует познакомиться. Почему появилась необходимость в создании вашей службы, какие функции на нее возложены?

Проведение проверок технического состояния автомобилей при гостехосмотре - нормальная мировая практика. В европейских странах (в Германии, Франции, Финляндии) это было внедрено более сорока лет назад. В нашей стране еще десять лет назад диагностического контроля не было вовсе. Тогда же в России решили провести эксперимент, заключившийся в том, что в качестве места проведения проверок технического состояния машин определялся какой-либо автосервис. То есть, приезжая в ГИБДД, владелец автомобиля, у которого, естественно, сверяли номерные узлы и агрегаты, паспортные и прочие данные, получал направление на этот самый автосервис, где ему выдавали заключение о техническом состоянии машины. И только после этого опять же в автоинспекции ему выдавали талон о прохождении гостехосмотра. Словом, сплошная морока - ни к чему хорошему этот эксперимент не привел.

Москва в опыте не участвовала, зато мы поняли, как не надо проводить техосмотр. Одновременно Департамент транспорта и связи столичного правительства занимался активной подготовкой к организации в Москве собственной системы диагностики технического состояния автомобильного парка. В частности, нами была создана городская нормативно-правовая база по этому вопросу, причем практически на пустом месте. На федеральном уровне таких документов не существовало. Итак, мы доложили мэру Москвы Юрию Лужкову, что городу как субъекту Федерации ничто не мешает самостоятельно ввести в практику гостехосмотра в столице проверку технического состояния автомобилей. Юрий Михайлович поддержал инициативу департамента. На конкурсной основе отобран ряд предприятий, владельцы которых согласились инвестировать средства в отсутствующую на тот момент материально-техническую базу. А деньги предстояло вложить немалые, ведь в России десять лет назад диагностического оборудования не выпускалось. Совместно с ГИБДД были определены места размещения пунктов техосмотра (ПТО). А затем - в течение последующих полутора лет - в городе создали соответствующую инфраструктуру. В Москве появилось 70 диагностических линий контроля технического состояния автомашин. Сейчас в столице 136 подобных линий, и расположены они в 51 ПТО.

А вы, соответственно, стали генеральным директором Московской городской службы технического контроля, возглавившей эту работу. С чего пришлось начинать, с какими трудностями вы столкнулись на старте?

Знаете ли, дело в том, что еще в Департаменте транспорта и связи я занимался подготовкой нормативно-правовой базы для организации диагностического контроля практически с нуля. Поэтому прекрасно представлял себе положение вещей. И, в общем-то, осознавал, что в среде автовладельцев эти новшества особого энтузиазма не вызовут.

Да, но вопрос можно поставить иначе. Быть может, кто-то из обладателей автомашин является тайным почитателем ДТП? Едва ли! Или найдутся москвичи, обожающие смог (известно, что от 60 процентов всех вредных выбросов в атмосферу Москвы приходится именно на автотранспорт)? Вот и получается, что в диагностике технического состояния машин заинтересованы в первую голову сами горожане, поскольку исправные автомобили - залог безопасности и здоровья. Не правда ли?

Это, конечно, правильно. Но многие из нас привыкли безалаберно относиться и к самим себе, и к своим ближним. Неисправна машина? Авань, пронесет. Смог? Сам рассосется. А если не пронесет и не рассосется? Что касается проблем, одна из основных до сих пор, к сожалению, преодолена не полностью. Я имею в виду ведомственные противоречия между ГИБДД и коммерческими структурами, занимающимися проверками технического состояния. Причем суть проблемы в том, что автоинспекция изначально занималась техосмотром (но не диагностикой) автомобилей и привыкла считать это дело своим. Есть и еще одна «проблемка». ГУП «МГСТК» - организация уникальная: в России государственных предприятий с такими функциями, как у нас, больше нет. То есть мы создали и продолжаем совершенствовать уникальную нормативную базу, что само по себе очень непросто.

Какие машины являются вашими «клиентами»?

Автопарк Москвы на сегодня превышает 3,2 млн. автомобилей. Он увеличивается на 200 - 300 тысяч единиц в год. Когда мы только начинали создание службы, прекрасно понимали, что, оборудовав 70 - 90 диагностических линий, не имеем права требовать от всех автовладельцев города сразу явиться к нам и пройти инструментальный контроль. А потому девять лет назад занялись обслуживанием машин десятилетнего «возраста», потом - семилетнего, пятилетнего. С июля прошлого года проводим технический осмотр

альная рентабельность - 12-15 процентов.

Это важно, ведь горожане заинтересованы в увеличении числа диагностических линий. Кстати, сколько этих линий, на ваш взгляд, необходимо иметь в Москве?

Порядка 250 на данном этапе, но вы учтите, что автопарк столицы постоянно растет. Поэтому ежегодно следовало бы вводить хотя бы по десять новых линий контроля.

Итак, вы работаете в тесном контакте с коммерсантами. Насколько эффективно можете контролировать их деятельность - с тем чтобы добротность ма-

потом машина с неисправными тормозами таких дел натворит!

Для того и работаем, чтобы не натворила. Так вот, мы имеем сведения по каждому проведенному измерению конкретного автомобиля. Понятно, что лукавые работники встречаются везде и попытки такого лукавства могут иметь место, но, например, опытному глазу видно, притянуты измерения за уши или реально проведены. Мы же отлично знаем, какими способами в данных случаях можно попытаться сфальсифицировать. Кроме того, продолжаем совершенствовать нашу систему компьютерного сбора данных. Нам уже недостаточно наличия самих отчетов о проведении проверок технического состояния. Мы присваиваем каждому компьютеру, каждому измерительному прибору, установленному на ПТО,

тосервиса считают большой удачей, если инспектор сочтет возможным выдать им площадку для проведения техосмотра. В Германии выдают талон о прохождении техосмотра, во-первых, если машина полностью исправна. Во-вторых, если надо, условно говоря, поменять какую-то лампочку. В-третьих, если инспектор находит небольшие погрешности, талон будет выдан, как только владелец машины тут же, в сервисе, устранит все неполадки. Автосервисам это очень выгодно. Мы попытались привлечь наши автосервисы к аналогичному порядку работы, но не смогли пока убедить их в том, что это эффективно для них.

Какие проблемы стоят перед вами сейчас? Что беспокоит, что предстоит исправить, изменить?

Игорь КЛИМАКОВ:

МЫ ХОТИМ, ЧТОБЫ В ГОРОДЕ НЕ БЫЛО «БОЛЬНЫХ» АВТОМОБИЛЕЙ

Игорь Владимирович КЛИМАКОВ родился в 1965 году в Москве. Окончил Калининградское высшее инженерное училище инженерных войск и служил в различных соединениях Советской армии. Уволен в запас в звании капитана. Работал в Департаменте транспорта и связи правительства Москвы. С 1998 года - генеральный директор государственного унитарного предприятия «Московская городская служба технического контроля». Женат, имеет двоих сыновей.

автомобилей, выпущенных четыре года назад и ранее. Таким образом, нынче наша «клиентура» - это 2,2 млн. машин. В 2007 году, по нашим расчетам, техосмотр у нас должны пройти 2,7 млн. авто. К слову сказать, почти два миллиона зарегистрированных в городе автомашин - 1999 года выпуска и старше. Это к вопросу о необходимости проведения тщательного техосмотра транспортных средств.

Однако же мы с вами беседуем о системе государственного технического осмотра. Ваша служба - государственная. В вашем ведении находится 51 пункт техосмотра, но они все частные. Так вы чиновники или коммерсанты?

Мы заняты организацией проведения проверок технического состояния машин с использованием средств технического диагностирования при государственном техническом осмотре, но на частной материальной базе. Гостехосмотр проводит ГИБДД. На конкурсной основе (эти тендеры проводит Департамент транспорта и связи) для выполнения проверок технического состояния машин и содержания самих ПТО привлекаются коммерческие структуры, которые, таким образом, получают соответствующее право на выполнение данного вида работ.

А насколько, собственно, бизнесу интересно получение этого права?

Видите ли, я не считаю технический осмотр автомашин бизнесом, но в то же время это достаточно выгодное предприятие - конечно, для тех коммерсантов, кто не гонится за сиюминутной прибылью в 200-300 процентов. Диагностический контроль - это рутинная каждодневная работа, постоянный контакт с людьми. Хлопотная деятельность, я вам скажу. Но! Потребность в данном виде работ будет существовать до тех пор, пока существует сам автомобиль. И в этом смысле данный рынок весьма стабилен, что очень важно для бизнесменов, вкладывающих в его организацию немалые средства. Рентабельность в этой сфере деятельности ограничена федеральным законодательством двадцатью процентами, ре-



ФОТО ЭДУАРДА ГАЛЮКА

шины устанавливалась опытным, а не, мягко скажем, «экономическим» путем?

Вы хотите сказать, что автовладельцу, имеющему не совсем исправную машину, проще заплатить и без проблем получить необходимое заключение? Но, во-первых, талон о прохождении техосмотра выдает все-таки не мы. Наша задача - путем измерений и обследований выяснить, насколько автомобиль соответствует установленным параметрам. В порядке ли у него тормоза, рулевое управление, в норме ли экологические показатели и прочее. А во-вторых, думаем, мы достаточно эффективно контролируем ПТО. Если в первые два года деятельности ГУП «МГСТК» мы привели в порядок нормативную базу, то сразу вслед за этим, в 2000 году, занялись разработкой информационной системы сбора, хранения и обработки данных АС «СХОД». Эта система сегодня установлена на всех пунктах технического осмотра в городе. В результате мы располагаем полной картиной деятельности ПТО. И точно знаем, кто проверял машину, с каким результатом, время заезда автомобиля в пункт осмотра и выезда его оттуда. Я запрашиваю сведения по конкретному пункту и уже через несколько секунд выясняю, сколько машин было осмотрено за определенный период, сколько автовладельцев полностью оплатило проведение техосмотра и кто воспользовался льготами. Мне известно число машин, прошедших техосмотр с первого раза, и кто был отправлен на повторный осмотр. Кстати, не менее 80 процентов машин проходит технический осмотр с первого раза.

А имеете ли вы возможность проверить результаты самих измерений на диагностических стендах? Той же исправности тормозной системы машины, например. А то ведь водитель и контролер договорятся полюбовно, а

специальный код в собственной локальной сети. И если, не дай бог, данные получены, условно говоря, не на измерительном стенде, а «на колесиках», нам тотчас же это становится известно. В этом году на всех пунктах технического осмотра мы смонтируем также системы видеонаблюдения.

Удовлетворены ли вы оборудованием диагностических линий? Не отстает ли мы в этом деле от западных коллег из-за извечного желания сэкономить?

Нет, как раз оборудование, установленное на столичных ПТО, вполне конкурентоспособное и современное. Кстати, и отечественные измерительные стенды мало чем по качеству отличаются от импортных. Стоимость диагностических линий отечественного производства колеблется в пределах от 1,2 до 1,5 млн. руб., зарубежных - несколько дороже. Если говорить о стоимости самого техосмотра, тарифы складываются в зависимости от цены человеко-часа работ в конкретном субъекте Федерации. Этот показатель умножается на норматив времени на проверку машины. В Москве действуют десять тарифов - в зависимости от типа автомобиля. Техосмотр легковушки обойдется автовладельцу в 520 рублей.

ГУП «Московская городская служба технического контроля» - единственная в своем роде в России. А кто занимается диагностическим контролем машин за границей?

К примеру, в Германии эту работу выполняют пять мощных специализированных компаний, которым государство делегировало соответствующие полномочия. Причем «договориться» с инспектором из такой компании невозможно: репутация означает крах карьеры. А работа в таких компаниях приравнивается к госслужбе, что весьма престижно в Германии. Там владельцы ав-

Главное сейчас - избавиться от очередей и никому не нужного ажиотажа. Почему на ПТО возникают очереди? Не только потому, что есть потребность в новых диагностических линиях. Наши автовладельцы очень неравномерно в течение года отправляются на технический осмотр. К примеру, в октябре никаких очередей на ПТО нет вообще. Но еще в советское время техосмотр в ГАИ требовалось пройти до 31 июля текущего года. Люди привыкли откладывать дела на потом, вот и являлись все разом в апреле - июне. Что же получается? Если ты прошел техосмотр в июне, то явиться через год, но в октябре никак нельзя. Отсюда и очереди. Поэтому в апреле - июне мы переводим пункты техосмотра на круглосуточный режим работы. Надо водителю усвоить главное - проходить техосмотр не позже того месяца, который был указан при первом техосмотре машины.

Если говорить о перспективах, то по-прежнему усердно работаем над нормативной базой. Заключили договор с НИЦ БДД МВД России, согласно которому они занялись пересмотром федеральных нормативных документов, регламентирующих деятельность по техническому осмотру автомобилей. За счет пересмотра нормативов трудоемкости, сокращения количества проверок должна увеличиться пропускная способность ПТО. Мы бы хотели внесения поправок и в Кодекс административных правонарушений, привнесения некоторых ГОСТов, согласно которым осуществляется диагностический контроль, в соответствии с европейскими требованиями.

Короче говоря, в нашей работе необходимы четкость, точность, прописанный порядок и регламент. Тогда мы будем работать как часы - без сбоев и отставаний.

Беседу вел Владимир РАТМАНСКИЙ