

**ПРОБЛЕМА РЕФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО
ТЕХНИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В
АСПЕКТЕ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Лариошкина О.В.
Научный руководитель – доцент Катаргин С.Н.

Сибирский федеральный университет

Несмотря на принимаемые меры, аварийность на дорогах страны остается на достаточно высоком уровне. По оценкам отечественных и зарубежных исследователей существенный вклад в это негативное явление вносят функциональные отказы и отклонения от норм в показателях параметров систем и элементов колесных транспортных средств (КТС), обеспечивающие конструктивную безопасность (КБ). Так, из-за отказов в системах КТС, обеспечивающих КБ происходят, по разным оценкам, от 1,7 до 2,0 %, а из-за отклонений в показателях технических параметров до 8 %. Значение последней оценки характеризует скорее приспособляемость водителя к КТС, в системе «Водитель-автомобиль». Выделить четко вклад технического состояния КТС в причинную связь с дорожно-транспортным происшествием представляется затруднительным из-за того, что человек-оператор является существом адаптивным.

Система обеспечения транспортного процесса безопасными КТС (рис. 1), которая состоит из множества подсистем с многоуровневым построением, реализующим целевую функцию в процессе жизненного цикла единицы подвижного состава. Этот процесс начинается на стадии формирования конструктивных требований к КТС (принимаемых на международном уровне), их производства и заканчивается процессом поддержания транспорта в технически исправном состоянии по критерию безопасности в эксплуатации. Эта Система реализуется в рамках детерминированного подхода через ограничения накладываемые подсистемой нормативно-правового регулирования требований к КТС на разных периодах его жизненного цикла.

В рассматриваемой Системе определенное место занимает подсистема «государственного (периодического) контроля транспорта на пунктах технического осмотра (ГТО)», основной целевой функцией, которой является предотвращение появления в дорожном движении неисправных транспортных средств. Задача оценки эффективности функционирования подсистемы ГТО трудно решается из-за влияния следующих факторов: отсутствие четкой обратной связи между причиной ДТП и качеством технического контроля объекта; низкой достоверностью экспертных оценок ДТП; временным разрывом между периодом контроля и моментом аварии КТС и т. п. Попытки оценки влияния функционирования системы периодического контроля КТС производились в рубежом. При этом, такая оценка производилась через показатели риска возникновения ДТП. Выявлено, что на некоммерческом (личном) транспорте рисков возникновения ДТП практически не связано наличием периодического контроля, в тоже время отмечена достоверная корреляция между вероятностью возникновения ДТП и функцией периодического технического осмотра. Объяснение этому факту служат следующие соображения: некоммерческий транспорт эксплуатируется не интенсивно и не регулярно; транспорт постоянно обслуживается у автодилеров, продавших его; срок службы его относительно не велик из-за проводимой политики обновления парка и др.

Для нашего парка, где более 50 % транспорта, находящегося в эксплуатации средний возраст 12,5 лет отмеченные выше закономерности вероятней всего не будут соблюдаться. Тем более, что у нас и коммерческий и некоммерческий транспорт, в силу объективных причин, не обеспечен достаточным уровнем обслуживания, включая функциональную и поэлементную диагностику, на межремонтном периоде. Стремление жить одним днем, толкает владельцев выпускать в эксплуатацию технически неисправные транспортные средства, особенно это проявляется на коммерческом транспорте.

Система обеспечения конструктивной безопасности на жизненном цикле КТС



Рис. 1. Система обеспечения конструктивной безопасности колесных транспортных средств

Процесс реформирования МВД, затронул разные сферы ответственности Государственной инспекции дорожного движения (ГИБДД), включая систему государственного технического осмотра КТС. Согласно, концепции Правительства РФ, и подтвержденной рассмотренным в июле 2010 г. в первом чтении Государственной Думой проекта ФЗ «Об обязательном техническом осмотре транспортных средств в РФ» предлагается передача функции технического осмотра в полное ведение частных ПГТО. При этом, за ГИБДД остаются выполнения общих надзорно-контрольных функций. При этом, спор идет между заинтересованными сторонами (Правительством и авторами проекта ФЗ) на основе двух подходов. Каким образом, будет легализовываться деятельность ПГТО - через государственную аккредитацию или через саморегулируемые организации. Согласно проекта Закона, вводится некое лицо – «технический эксперт», которому вменено право оценки технического состояния КТС и выдача Талона о прохождении технического осмотра. Нам представляется, неверным называть такое лицо «экспертом» т.к. оно буквально переводится «опытный» и его функция предусматривает некое исследование и некоторое субъективное суждение об объекте. Однако, в соответствии с принятым Техническим регламентом № 720 от 20 сентября 2010 г., и другими нормативными документами лицо, выполняющее функции «Контролера» ПГТО, руководствуется техническими требованиями по принципу «да» или «нет», иначе говоря, он «экспресс-диагност».

Другое противоречие, формируемое при таком подходе заключается в том, что членами Саморегулируемых организаций будут являться юридические лица – ПГТО, а функции проведения технического осмотра будут реализовывать физические лица – «технические эксперты», находящие в зависимости от работодателя.

Таким образом, реформирование системы ГТО путем ее слома и механистическое копирование некоторых систем принятых в высоко развитых странах не дает гарантии ее успешности. Имеются все предпосылки тому, что инициаторы (автодилеры) такой реформы мотивированы на монополизацию этого рынка услуг и отношения к реальной цели процедуры технического осмотра, принятой государством, не имеют.

Исходя из выше приведенных соображений, для реформирования системы ГТО, необходимо провести тщательный анализ деятельности существующих ПГТО по следующим направлениям:

1. Определится с путями разрешения противоречия в подходе в ГТО как «услуге» хотя и контролируемой и обязательством государства как системного заказчика создание условий обеспечения безопасности дорожного движения по критерию конструктивной безопасности в соответствии с ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Предпосылками к разрешению этой проблемы являются следующие соображения. Повышение БДД путем реформирования системы ГТО, невозможно без полного взаимодействия государства и бизнеса. Так ст. 3 ФЗ «О безопасности дорожного движения» устанавливает один из принципов обеспечения БДД как приоритет ответственности государства над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

Таким образом, само государство осуществляет как координацию деятельности органов власти всех уровней, организаций и физических лиц, так и надзор - контроль в области обеспечения БДД.

Тем самым, можно констатировать, что на основании действующего закона у государства достаточно полномочий для разрешения этого противоречия между просто услугой и услугой контроля, которая является обязательной при проведении ГТО КТС.

2. Исследовать закономерности формирования инфраструктурной обеспеченности пунктами ГТО на уровне РФ и конкретных регионов, что позволит реализовать принципы реальной доступности и конкурентности этого процесса через государственную аккредитацию и, следовательно, повышение качества этой услуги.

Наблюдаемый процесс формирования инфраструктуры обеспеченности пунктами ГТО на основе конкурса, является неэффективным, так как с одной стороны, зависит от наличия у предпринимателей свободных средств на их открытие, а с другой стороны процедура вхождения в этот бизнес носит расплывчатый, многоступенчатый характер. Другой причиной может быть отсутствие нормальных отношений в цепи «исполнительная власть - ГИБДД - бизнес». Поэтому в одних регионах или территориальных образованиях ПГТО наблюдается их избыточность, а в других наоборот. Например, в Красноярском крае насчитывается свыше 130 аккредитованных ПГТО, принадлежащих юридическим лицам, а в Кемеровской области до недавнего времени ни одного.

3. Изучить влияние тарифной политики в области оценки цены услуги ГТО на обеспеченность и обновляемость технологического оборудования ПГТО и, как следствие, на заинтересованность исполнителей в достоверности и точности измерений диагностических параметров КТС.

Фактор тарифной политики учитывается слабо, что приводит к разному в установлении цены услуги в различных регионах. Что в свою очередь приводит к коррупции при разрешении с клиентом вопроса допуска КТС к эксплуатации. Понятно, что контрольная функция должна быть хорошо мотивирована на качественное исполнения контролерами своих обязанностей.

4. Рассмотреть и предложить пути повышения уровня требований к исполнителям (контролерам) услуги на уровне их подбора и подготовки. С этой целью разработать методику оценки знаний контролеров на основе тестов, позволяющих выявлять как их знания, так и отношение их к выполняемым функциям.

В этой части необходимо повышать требования к методам проверки знаний и процедуре аттестации контролеров ПГТО.

5. На основе экспертных оценок со стороны опытных водителей определится дифференцированно с перечнем и предельными значениями показателей диагностических параметров, определяющих активную безопасность наблюдаемых функциональных отклонений на КТС.