

13 июня в кругу друзей, близких и знакомых справил свое 60-летие генеральный директор Белорусской ассоциации экспертов и сюрвейеров на транспорте Владимир КАПУСТИН. Он известен не только как активный автор нашей газеты, но и как ученый-конструктор-эксперт, много привнесший своего таланта и профессионализма в развитие отечественного транспорта. Так что юбилей Владимира Владимировича никак не мог остаться незамеченным нами. А посему буквально накануне корреспондент "АБw" поспешил задать ему несколько вопросов.

Владимир КАПУСТИН родился на Минщине, в Воложинском районе. Учился в школе, техникуме механизации, институте, аспирантуре. В общей сложности 21 год провел за партией в поисках знаний. Защита диссертации по разработке и созданию систем противоблокировочных тормозных систем автомобилей. Работать приходилось в разных организациях комбайнером, инженером в хозяйстве, конструктором в НИИ, затем - научная и преподавательская деятельность в Белорусском национальном техническом университете. Общий стаж работы составил 42 года, преподавательский - 24. Опубликовано 67 научных и методических работ, изобретений. Написано в соавторстве два учебника для высшей школы. Издана монография по экспертизе и оценке транспортных средств.

- Владимир Владимирович, что представлял собой транспорт в "застойный" период и сейчас, в условиях рыночной экономики 2000-2002 годов? В чем преимущества и отличия?

- Вся мобильная техника, которая использовалась в хозяйстве страны, выпускалась только заводами бывшего Советского Союза. Поставки потребителям были централизованные, рынок и, соответственно, выбор отсутствовали. В основном поставки производились по разнарядке, спрос, естественно, был высокий. Для частного сектора "Москвичи" и "Волги" продавались обычно в качестве поощрения и тоже по разнарядке. В дальнейшем при производстве "Жигулей" появились и рыночные отношения. Автомобиль можно было купить свободно. Техника часто выходила из строя. Ремонт и навыки постоянного обслуживания владельцем являлись необходимыми условиями использования машины.

В настоящее время мы видим, что все изменилось. Главное - установились рыночные отношения. Предложений много. У покупателя больше возможностей в выборе.

Наметилась конкуренция среди производителей техники. Любая новая разработка быстро внедряется при производстве, чтобы определить конкурента и расширить рынок сбыта. Однако автомобили в своих классах очень похожи по характеристикам. Проследим динамику их развития. К 1993 году почти все автомобильные фирмы разрешили вопрос антикоррозийной защиты кузова. К 1996 году установили полный электропакет активной системы безопасности, отказались от карбюратора и перешли на впрыск топлива.

Автомобиль нового века имеет повышенную экологическую, пассивную и активную безопасность, противошумовую защиту и низкую концентрацию вредных веществ в выхлопных газах при повышенной удельной мощности двигателя. Продолжаются исследования по улучшению комфорта водителя и пассажиров: эргономике, автоматизации управления, установке дополнительных систем и надежности агрегатов. Так что современный автомобиль - это в первую очередь экологическая безопасность, динамика, экономичность, сервис для пользователя и сравнительно стабильные цены в своем классе. Различия в ценах на поддержанную технику могут быть связаны с годом выпуска, сроком и интенсивностью эксплуатации.

- Любопытно было бы узнать о ваших первых шагах при знакомстве с техникой?

- Права на управление комбайном, трактором, мотоциклом и автомобилем я получил в 20 лет. Много было неожиданностей, порой на грани аварии и несчастных случаев. Со временем выработалось правило: никогда, управляя машиной, не нужно делать неосознанных и поспешных действий, не создавать помех другим, способствовать, чтобы каждый из участников движения оставался на своем месте и тоже мог принять правильное решение. Самое неприятное при всех прелестях дружбы с техникой - устранение неисправностей в дорожных и полевых условиях. Приходится мобилизоваться, сосредоточиться до предела, заведомо зная, что помощи ждать не от кого.

Вспоминаются случаи работы в полевых условиях в механизированном студенческом отряде в Уральской области. Однажды, используя сварочный аппарат при ремонте для снятия внутренней обоймы вышедшего из строя подшипника колеса, закрылся сварочным щитком и не заметил, как начался пожар. С трудом его потушил. В студенческом отряде были ребята после армии, которые не имели навыков ремонта в полевых условиях. Пришлось обучаться этому на месте, готовить технику к работе, а потом проводить жатву. Ремонт в первые дни был сопряжен с большим количеством мелких травм рук. От инфекции спасала обработка дизтопливом. Потом с каждым днем

количество травм уменьшалось. Были, как говорят, и "праздники" - ни одной травмы за весь день. Словом, своеобразную школу выживания прошел в молодости.

- Из вашего личного опыта: приемы управления мобильной машиной разные?

- Особенности управления? Самым сложным оказалось управление комбайном. До 60% времени при движении нужно смотреть назад и контролировать работу различных механизмов. Кроме того, важно вести машину строго по краю стерни, управляя при этом задними колесами. На гусеничной машине, двигающейся с прицепом по горизонтальному участку дороги и при движении с горки, приемы управления разные. Оказывается, поворачивая налево при движении под уклон, нужно выключать правый фрикцион, а левый притормаживать, чтобы толкающий прицеп заставлял забегать правую гусеницу. При движении в режиме тяги управление обычное. Управление же автомобилем в связи с применением средств автоматики значительно упростилось. Как говорят специалисты, нужно регулировать направление и скорость движения. То есть величину и направление вектора скорости в ограниченном пространстве.

- Автомобилизация страны. Говорит ли это о богатстве населения или наоборот: некогда плод был запретным, теперь - доступен?

- Действительно, наступает, образно говоря, эра автомобилизации. Мы это ощущаем по плотности транспортных потоков. Существуют проблемы парковки, стоянки, хранения и охраны транспортных средств. Парк обновляется. Например, в прошлом году в Республике Беларусь было приобретено 37.000 новых автомобилей. Это только радует. Но радует не всех. Трудно сказать, результат это нашего достатка или доступности рынка. Скорее, и то, и другое. Но сегодня необходимо говорить и о новых проблемах. Парк автомобилей увеличивается, но он и стареет. Возникает проблема эксплуатации старых автомобилей. В основном это связано с тем, что владельцы не могут обновить своего "коня" - в первую очередь пенсионеры, инвалиды. И здесь должна быть оказана помощь государства в приобретении и обновлении необходимых средств передвижения. Что же касается старой техники, то необходима программа ее утилизации. Старый автомобиль является источником повышенной опасности относительно других видов транспорта. Он имеет низкую маневренность, не оборудован системами безопасности и, главное, является источником загрязнения окружающей среды.

- Работа в научно-исследовательском институте - особый этап вашей жизни.

Благодаря ей, не ошибусь, Капустин стал известным в республике человеком.

- Ну, не преувеличивайте... Работая в НИИ, конструировал системы управления на базе гидравлического и пневматического приводов. При исследованиях и научных разработках были самые различные проекты и темы. В основном на автомобильную тематику. Например, была создана и испытана экспериментальная противоблокировочная тормозная система для автомобилей особо большой грузоподъемности. Удивительное зрелище на испытаниях, когда груженный автомобиль массой в 180 тонн при экстренном торможении на заснеженной дороге с этой системой тормозил эффективно, сохраняя прямолинейное движение и устойчивость. Без нее разворачивался на 120 и более градусов. Для таких автомобилей был разработан оригинальный проект гидравлической передачи привода на ведущие колеса мощностью до 500 кВт, создана бортовая система компьютерной диагностики. Это были уникальные отечественные разработки. Приятно вспомнить, что все названные проекты были реализованы при активном участии нашего первого Героя Беларуси, ныне генерального директора БелАЗа Павла Лукьяновича Мариева.

Приходилось заниматься и экологической тематикой. В частности, были разработаны системы очистки рабочей жидкости в гидроприводе. Завершилась работа по созданию технологии получения экологически чистого топлива. Разработана конструкторская документация и изготовлена установка для производства древесного угля из отходов древесины. Этот проект может заинтересовать специалистов. Древесный уголь не только топливо для приготовления шашлыков, но и важный компонент для получения высококачественных сталей, хороший фильтр, сорбент. Получаемая дополнительно "древесная" вода обладает стойкими ароматическими свойствами.

- Возглавляемая вами Белорусская ассоциация экспертов и сюрвейеров на транспорте за весьма короткий срок тоже стала пионером во многих начинаниях.

- Да, ассоциация создана немногим более трех лет назад. Ее основная цель - оказание методической помощи экспертам-оценщикам, проведение семинаров по экспертизе на автотранспорте и оценочной деятельности. Мы принимали активное участие в методическом обеспечении оценки поврежденных в ДТП транспортных средств при введении в Республике Беларусь обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев. Творческим коллективом разработаны Правила по определению размера вреда и ряд методик к ним, которые в настоящее время действуют при страховании. Ассоциация приняла также участие в разработке новой редакции общих Правил по определению стоимости ТС, создании методики определения

стоимости нормо-часа ремонтных работ на СТО. Все эти документы крайне необходимы при оценке. Много текущей работы по рассмотрению претензий и жалоб, проведению оценки по решению суда и других уполномоченных органов.

Важным направлением является экспертиза проектов в организации дорожного движения. Это в первую очередь АСУДД (автоматизация системы управления дорожным движением), маршрутное ориентирование, обоснование установки дорожных знаков и размещения автостоянок, а также исследование проблем экологической безопасности на транспорте. По этим вопросам БАЭС тесно сотрудничает с ГАИ и администрацией города Минска, другими организациями, научными сотрудниками, студентами. Думается, что это хорошее начало для выполнения функций саморегулирования в обществе, когда государство поддерживает и доверяет общественной профессиональной организации.

- Вы также руководите научно-методическим центром по оценке транспортных средств...

- Научно-методический центр РУП БелНИИТ "Транстехника" подготовил 489 экспертов-оценщиков. В настоящее время в центре повышают квалификацию и проходят регулярную подготовку ранее обучавшиеся эксперты-оценщики. Далее будет проводиться их профессиональная аттестация.

- Что же это за профессия - эксперт-оценщик?

- Между прочим, этой профессии уже более 200 лет. По определению эксперт-оценщик обладает специальными знаниями в конкретной области. Всюду это уважаемый и востребованный обществом и государством человек. По международному кодексу оценщика, это специалист, работающий по найму (исполнитель услуги), внешний (то есть независимый) и честный работник. Исходя из этих критериев и должна формироваться профессия эксперта-оценщика.

Можно с полным основанием считать, что в республике создан и функционирует институт оценщиков. Работает в Беларуси также ассоциация оценщиков, которая выполняет оценку недвижимости и других объектов. По мнению специалистов,

оценочная деятельность и методическое обеспечение у нас лучшее в СНГ. Это было отмечено на конгрессе оценщиков стран Содружества, который проходил в Минске в середине мая этого года. Представители оценочных организаций подписали совместный документ о создании Международной организации "Совет объединенных оценщиков СНГ" с регистрацией в Республике Беларусь.

- Интересно, были ли к вам лично претензии по оценке?

- Были, конечно. Запомнился такой случай. Вступил в силу Указ президента РБ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств". Первый день. Утром в 6 часов - первое ДТП. Застрахованный и пострадавший - нерезидент Республики Беларусь, ответчик и незастрахованный - гражданин Беларуси. Выехал на место, как это бывает в первый раз, представитель страховщика. Составили акт осмотра, его подписали участники ДТП, сфотографировали повреждения, потерпевший уехал. Эксперт-оценщик на осмотре не присутствовал. Необходимо было определить величину причиненного вреда. Назревал конфликт уже по первому случаю, и нужно было принимать решение. Попросили меня сделать заключение о размере вреда по акту осмотра и по фотографиям повреждений. Я получил на то разрешение. Был выполнен расчет, возмещен иностранцу причиненный вред. Предъявляется страховщиком регрессный иск к ответчику. Адвокат в суде предъявляет претензию о том, что осмотр автомобиля проводился без участия эксперта-оценщика и доверенного представителя потерпевшего. Суд учел доводы сторон, сложившуюся ситуацию и счел иск обоснованным.

Вывод. Каждый должен профессионально заниматься своим делом: страховщик, эксперт-оценщик, другие заинтересованные лица и организации. Нужно также сказать, что некоторые страховые компании по-прежнему сами занимаются оценкой ремонта автомобиля после ДТП, особенно в регионах республики и сельской местности, что противоречит Общим правилам оценки ТС.

- Вернемся, однако, к началу разговора. Как будет развиваться автомобильный транспорт в республике?

- Прогнозы делать сложно. Но можно сказать, что у республики имеются хорошие возможности. Во-первых, территориальное расположение "на пересечении всех дорог" просто обязывает развивать транспорт и автоперевозки. Во-вторых, мы располагаем

высококвалифицированными и трудолюбивыми специалистами. В-третьих, дороги наши имеют достаточно разветвленную и равномерно расположенную сеть, правда, сам автомобильный транспорт оставляет желать лучшего. Нужно все это объединить и создать систему, которая бы работала по понятным и постоянно действующим правилам.

- Россия всерьез взяла "на абордаж" нефтехимическую отрасль РБ. Не грозит ли то же самое нашей автопромышленности?

- У российской автопромышленности много своих проблем. Известно, что их техника по качеству уступает зарубежной. Предпринимаются меры для защиты своего производителя путем поэтапного повышения таможенных налогов на ввозимые транспортные средства, и это, видимо, на практике скоро произойдет. В то же время проводится инвестирование с помощью зарубежных фирм в автомобильную промышленность. Думается, у нас тоже есть хороший пример сотрудничества с германской фирмой "МАН" и другими производителями автомобильной техники.

- Теперь хотелось бы узнать, чем вы увлекаетесь, кроме, конечно, автомобиля?

- Люблю лес, работать с деревом, столярничать. Собирать грибы и сразу готовить по своему рецепту суп. Увлекаюсь немного спортом. У нас вот уже на протяжении многих лет имеется постоянный состав команды по бадминтону и по... бане. Это мужская компания научных сотрудников и преподавателей. С ними интересно: обсуждаем все, вплоть до нашей повседневной работы, планов. Предпочитаю активный образ жизни.

- Какие задачи ставите перед собой на ближайшее будущее?

- Хочу сделать подарок моим друзьям и коллегам, а также и себе - завершить и издать книгу по экспертизе и оценке транспортных средств, обобщить опыт своей работы.

Беседовал Владимир МАКОВИЧ.

Владимир Капустин: "Труднее всего мне было управлять комбайном"

Автор: baes

15.02.2013 18:04 - Обновлено 15.02.2013 18:08
