

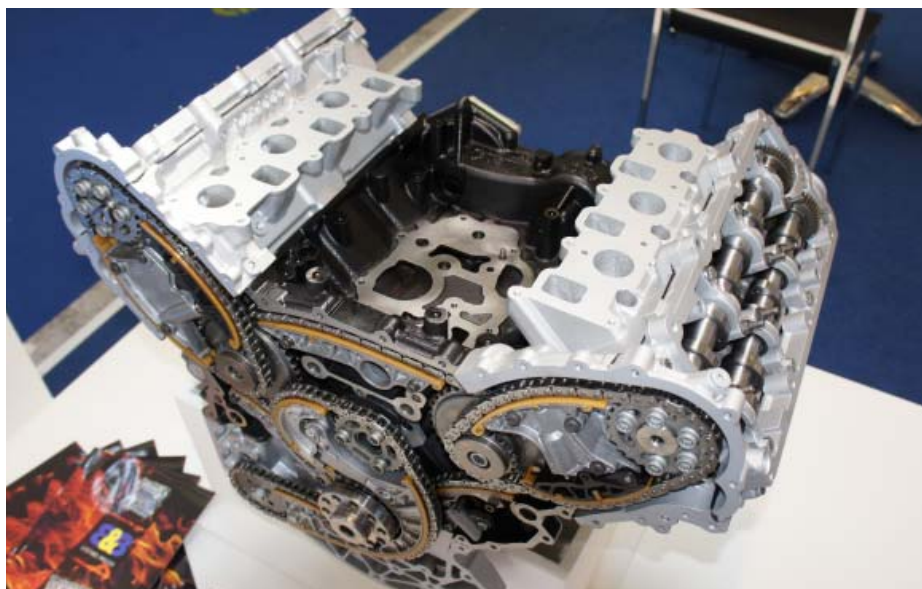
# Номер двигателя под вопросом



**АЛЕКСАНДР ХРУЛЕВ**,  
канд. техн. наук, директор  
фирмы «АБ-Инжиниринг»



**СЕРГЕЙ САМОХИН**



*В начале апреля 2011 года изменился порядок регистрации транспортных средств. Помимо прочего, теперь при регистрационных действиях не будут проверять номер двигателя. Этот «пунктик» вызвал множество кривотолков и послужил поводом для противоречивых прогнозов о перспективах моторного ремонта. Мы не в силах остаться в стороне и присоединяемся к «прениям».*

**В**се россияне — потенциальные жулики, за которыми «нужен глаз да глаз». Дай им волю — они тут же «ударятся во все тяжкие» и бросятся охмурять друг друга и, что важнее, — родное государство. Поэтому главная цель разработчиков законов (а также подзаконных актов и правил), стоящих на страже наших с вами интересов, — заранее представить все мыслимые варианты возможного злоумышления и предусмотреть средства противодействия им.

Похоже, что большинство наших законов рождается именно с таким посылом. Так и появляются иезуитские порядки решения разных житейских вопросов, когда гражданин обязан доказывать, что он не злодей. Принеси справку, что не верблюд, подтверди ее справкой, что справка о твоей непринадлежности к подотряду мозолоногих действительна, и т.д. Практика показывает, что проблему высокой преступности это не решает. Зато жутко усложняет жизнь добропорядочных, законопослушных граждан, каковых, по нашему мнению, подавляющее большинство, и в чьих интересах должно разрабатываться законодательство в демократическом государстве.

## Умоброжение

Такие мысли возникают, когда пытаешься понять, чем вообще обусловлена норма документально фиксировать и периодически проверять номер двигателя. Вроде бы она должна ставить преграду на пути оборота моторов, добытых незаконным путем, например, снятых с ворованных машин. Но мы-то знаем, что для настоящих жуликов это не препятствие — они давно научились обходить его так, что никакой инспектор или эксперт «носа не подточит». А для многих обычных автовладельцев это правило оказывается серьезным, а то и вовсе непреодолимым барьером. И рад бы заменить безнадежно вышедший из строя мотор на еще живой б/у, да намаешься, выправляя на него документы. В наших климатических условиях нередко возникает и такая проблема. Со временем номер двигателя корродирует настолько, что становится нечитаемым. Естественный физико-химический процесс почему-то вменяется в вину автовладельцу, который тут же становится подозреваемым и вынужден оправдываться (порой безуспешно).

Меж тем в развитых странах, в компанию которых наша власть пытается пристроить и Россию, двигатель всегда считался и считается свободно заменяемой деталью автомобиля. Конкретный двигатель не является неотъемлемой частью машины, и его заводской номер не используется при определении транспортного средства. Как известно, автомобиль идентифицируется по VIN-номеру, а японцы традиционно указывают номер кузова. В них зашифрованы сведения о комплектации, включая тип (а не номер) установленного двигателя. Идентификационные данные наносятся в том числе на трудно заменяемые детали кузова. Таким образом, за рубежом принято считать, что автомобиль формально существует до тех пор, пока есть кузов. Другими словами, автомобиля без кузова не бывает, а без двигателя — сколько угодно. Двигатель (как и многие другие агрегаты автомобиля) нумеруется производителем только для того, чтобы можно было идентифицировать сам двигатель, точно установить его комплектацию, что важно, например, при заказе запасных частей.

Наши «братья по Союзу», украинцы, казахи и белорусы, давно перешли на общемировую практику и «не грустят». И с чего бы им грустить? Ведь снимается масса проблем, связанных с легализацией импортируемых автомобилей, — больше не надо проходить муторную процедуру внесения изменений в техпаспорт и свидетельство о регистрации. Ну а мотор можно менять сколько угодно раз, ни перед кем не отчитываясь и не спрашивая соизволения.

И вот в апреле российскому народу вышло от власти послабление! Вступили в силу очередные изменения порядка регистрации транспортных средств в ГИБДД, утвержденные приказом МВД № 28 от 20 января 2011 года. Декларируется, что цель изменений — упрощение связанных с регистрацией процедур. В частности, при регистрационных действиях номер двигателя больше не сверяют с документами, а в новых свидетельствах о регистрации соответствующую графу теперь не заполняют. Среди россиян разнеслась молва: «Номер двигателя отменили!». Это вызвало не только взрыв энтузиазма, но и брожение в умах. Умы бродят по поводу того, как регистрационные нововведения отразятся на моторном ремонте. Некоторые предвещают его крах: к чему ремонтировать двигатель, когда можно просто заменить его на б/у агрегат в хорошем состоянии? Другие говорят: ничего подобного, моторный ремонт пойдет в гору! Где найти столько б/у моторов, да еще и в хорошем состоянии? Те, что остались, сами нуждаются в капитальном ремонте. Может у кого-то без дела лежат неисправные моторы, которые до сих пор было непросто реализовать. Теперь в связи с «номерной амнистией» их будет можно чинить и выгодно продавать. Налицо две противоположные точки зрения. Прежде чем высказать свое видение ситуации, стоит разобраться, какое намерение руководства МВД было истолковано как «отмена номеров двигателей», и как оно исполняется на практике.

### Куда поворачивается «дышло»

Справедливо говорят, что каждый видит то, что хочет увидеть. Так, оптимистично настроенные автовладельцы в новых правилах увидели, что теперь мы заживем так же вольно, как «в европах». Не тут-то было! Руководство ГИБДД трактует новые правила иначе. Вот какие разъяснения опубликованы на сайте ОГИБДД УВД по СВАО г. Москвы. «...Однако не все автовладельцы правильно поняли смысл этого изменения. Некоторые из них даже задают вопросы такого типа: "Могу ли я поставить на машину двигатель неизвестного происхождения, приобретенный на авторазборке без документов?". Разумеется, так делать нельзя. Номер двигателя по-прежнему имеется в ПТС, автозаводы

и таможни также продолжают его указывать, а при первичной постановке машины на учет его вносят в электронную базу данных. Как и раньше, могут сверить номер двигателя с электронной базой данных и при проверке машины на посту ДПС, поэтому при замене двигателя владельцам все так же следует обращаться в ГИБДД для внесения изменений».

Получается, что мы ковыляем вслед за цивилизованным миром, но, как водится, своей уникальной походкой. Несмотря на половинчатость теперешних решений в отношении номеров двигателя, очевидно, что «дышло» законов, определяющих порядок регистрации транспортных средств, постепенно поворачивается в сторону принятой в мире практики. Учитывая, что апрельские перемены — не единичное явление, а, как говорят официальные лица, промежуточный этап на пути упрощения регистрационных процедур, можно предположить, что, пусть и ковыляющей походкой, мы вскоре догоним мировой пелетон. Тогда номер двигателя официально утратит свое былое значение. То, что это случится, не вызывает сомнений. Иначе непонятно, как Россия будет интегрироваться в мировую систему (в частности, в желанную ВТО) со своим уставом?

Итак, «де юре» номер двигателя все еще имеет некую непонятную контрольную функцию. А что происходит «де факто»? Ведь с момента вступления в силу новых правил прошло четыре месяца. Предприниматели, которые поставляют из-за рубежа бывшие в употреблении моторы и другие номерные агрегаты, свидетельствуют, что их бизнес не упростился и не усложнился. Таможенные процедуры, связанные с ввозом в Россию зарубежных б/у моторов, не изменились. По-прежнему при оформлении ГТД указываются номера агрегатов и вносятся в базы данных таможни. Поставщики как и раньше готовы

предоставить клиентам пакет документов (договор купли-продажи, копию ГТД и разрешение на использование агрегата), необходимых для внесения регистрационных изменений в учетные системы ГИБДД и паспорт автомобиля. Но... далеко не все покупатели б/у моторов считают нужным ставить в известность ГИБДД об их замене. Многие говорят, что документы им нужны только для того, чтобы без проблем довести двигатель до места установки. По слухам, сейчас проверка того, пересекал ли мотор границу официально, не входит в обязанности ГИБДД. Раньше было затруднительно внести изменения в номер двигателя, если в нем была сделана ошибка на таможне. Сейчас это не проблема. В отдельных случаях клиенты покупают мотор, код которого не полностью соответствует паспортному, и это «проходит». Таким образом, автовладельцы на себе почувствовали лояльное отношение регистрационных органов ГИБДД к вопросам, связанным с номером двигателя. И так, практика подтверждает высказанное предположение о векторе происходящих перемен. Теперь остается представить, чем они обернутся для моторного ремонта.

### Номерные веяния и моторный ремонт

На тенденции в моторном ремонте оказывают влияние разные факторы, глобальные (мировой кризис, цена на нефть и т.п.) и не очень. То, что отмена номерных ограничений отразится на спросе на капитальный ремонт двигателей, несомненно. Другое дело, приведет ли это к кардинальным переменам, которые предвещают поборники двух крайних точек зрения, озвученных выше? Скорее, нет. Реальность, как водится, окажется примерно посередине. В каких-то случаях, в зависимости от доступности, рыночной цены и состояния б/у



двигателя, его установка будет экономически выгоднее капиталки, в других — наоборот. Примерно так же вопрос решается и сейчас. Если экономика обоих вариантов примерно одинакова, то отсутствие административных препон при замене мотора сделает этот вариант предпочтительнее. Только и всего. Такими видятся перспективы капиталки двигателей, на которые не распространяется гарантия производителя. Более существенные перемены могут произойти в деле ремонта новых моторов в период гарантийного срока эксплуатации.

Консультации с работниками дилерских предприятий убеждают, что эта тема достаточно актуальна. Выходят из строя не только старые, но и гарантийные моторы, причем эта беда случается с продукцией любых, даже самых уважаемых в среде мотористов брендов. И такая ситуация год от года усугубляется, чему способствуют несколько факторов. Большинство автопроизводителей сняли ограничения на поставку в Россию некоторых видов своей продукции. Сегодня на наш рынок поступают машины с самыми современными, высокотехнологичными двигателями. Их большая часть — компактные моторы с высокой удельной мощностью, значит, предельно нагруженные термически и механически. Работать им приходится в исключительно тяжелых условиях эксплуатации. И без того нелегкая судьба попавших в Россию двигателей многократно усложняется увеличенными межсервисными пробегами (вплоть до 20 000 км) и поголовным увлечением маловязкими моторными маслами. По мнению профессионалов

моторного ремонта, эти модные «тренды» есть не что иное, как сознательная акция, направленная на то, чтобы двигатель отработал гарантийный срок и тут же развалился на части. Но это «в идеале», наиболее благоприятном для автозаводов, а в условиях нашего «реалити-шоу» многие моторы до истечения гарантии не доживают. Если автомобиль популярен, а мотор еще и капризен, количество «недоживших» бывает очень высоким. Даже если в процентном отношении доля отказов невелика, при ежегодных продажах новых автомобилей в несколько миллионов единиц вырисовывается цифра со многими нулями.

Винновым в отказе двигателя может быть признан как собственник автомобиля, так и производитель (или продавец). По мере роста нашей юридической грамотности все большей части потребителей удается отсудить право на замену двигателя по гарантии. Гарантийная замена мотора — дорогое удовольствие для автозавода и дилера. Сам мотор недешев, так его еще надо привезти, растаможить, смонтировать, оформить документы для регистрации в ГИБДД и т.д. Тотальный контроль номеров двигателей до сих пор приводил к тому, что ощутимые убытки автопроизводителей и их российских партнеров оказывались невозможными.

Какова судьба моторов, которые были заменены по гарантии? Назад производителю их никто не отправляет — российские таможенные правила таковы, что это себе дороже. Наша таможня работает по «системе ниппель»: сюда —

дуй, отсюда — ... (типа лучше и не пытайся). Восстановить для повторного использования их также нельзя, поскольку двигатели «засветились» в базах таможни и ГИБДД как импортированные в составе конкретных автомобилей. Какое-то время моторы хранятся у дилеров на тот случай, если производитель затребует их для проведения заводской экспертизы, что бывает крайне редко. Поэтому неисправные двигатели пылятся на складах и в конце концов отправляются в «цветмет». Материальные ценности попросту переплавляются.

Не исключено, что отмена номерных ограничений изменит сложившийся аномальный порядок и позволит дилерам создавать обменный фонд моторов. Они смогут не спеша восстанавливать двигатели и использовать их для замены вышедших из строя. Кстати, в гарантийных обязательствах не оговаривается, что отказавший двигатель должен быть обязательно заменен новым. Гарантийный ремонт двигателя — равноценная альтернатива. Сегодня она неприемлема для дилерских предприятий, поскольку у них нет возможности отремонтировать мотор с гарантией качества и вписаться в сроки, установленные законом о защите прав потребителей. Рассчитывать на то, что такие возможности появятся завтра, тоже не стоит. Речь может идти только о централизованном ремонте на специализированных предприятиях на территории России, подконтрольных тому или иному автопроизводителю. Организационная форма таких предприятий может быть любой, но, безусловно, они должны работать по заводским технологиям и без «экзотики» вроде наварки, наплавки и т.п. Восстановление двигателей таким способом не будет дешевым. Но этот вариант, очевидно, выгоднее теперешней ситуации, причем не только для автопроизводителей и продавцов, но и для потребителей. Что лучше: пару месяцев ездить на общественном транспорте в ожидании поставки двигателя с завода или в течение недели получить машину с отремонтированным мотором, — вопрос, который большинству автовладельцев покажется риторическим.

Так что на фоне нынешних и грядущих регистрационных послаблений просматривается пока что туманная перспектива оживления качественного ремонта относительно новых моторов. А поскольку ожидание коренных перемен может и затянуться, времени для анализа тенденций рынка моторного ремонта и принятия тех или иных бизнес-решений достаточно. Пока... **АБС**



□ Не нашедшие лучшего применения материальные ценности какое-то время пылятся на складах, а потом отправляются в утиль

Найди в этом номере

Правильный шиномонтаж

