

## Автомобильный поход на власть

В ответ на ряд мер, которые обсуждаются в Государственной Думе, в число которых входят разрешения сотрудникам ГИБДД проводить технический осмотр автомобиля на дороге, запрет эксплуатации в России автомобилей с правым рулем и обязательная сертификация всех ввозимых подержанных автомобилей, автомобильное сообщество выступило в поход против этих инициатив.

Межрегиональная общественная организация автомобилистов «Свобода выбора» объявила о том, что движение начинает кампанию по защите прав автомобилистов, «такую же массированную, как принимаемые против нас меры».

Организация, опираясь на конституционное право на общественный протест, начала свою деятельность в 2005 году, и ей удалось добиться отказа от запрета на эксплуатацию праворульных автомобилей в мае 2005 года, добиться «заморозки» цен на бензин в сентябре 2005 года, остановить увеличение транспортного налога, добиться отмены приговора для Олега Щербинского, которого обвиняли в гибели губернатора Алтайского края Михаила Евдокимова.

Теперь, под лозунгом «Власть! Руки прочь от автомобилистов! Строй не нас, а дороги, чиновников и ГАИ!», движение начало массовую кампанию против ограничения прав автомобилистов.

В числе наиболее главных требований кампании – требование перевести энергию с ущемления прав автовладельцев на строительство автодорог и реформу ГИБДД.

Важнейшим требованием является снятие с рассмотрения вопроса о запрете эксплуатации и ввоза в Россию праворульных автомобилей. Это крайне серьезная проблема. В 2005 году в России насчитывалось 1 млн. 280 тысяч автомобилей с правым рулем, 95% из которых эксплуатировалось в регионах Дальнего Востока. В 2004 году было ввезено 160 тысяч «праворуких» автомобилей, и с тех пор объемы ввоза, видимо, не слишком изменились. Японские автомобили стабильно занимают нишу дешевых, доступных автомобилей, поскольку «японец» 4-5 летней давности вполне пригоден к эксплуатации.

Запрет эксплуатации и ввоза японских автомобилей означает, что, во-первых, целая часть страны лишается автомобильного транспорта. Не верится ни при каких условиях, в то, что российский автопром сможет за год поставить на Дальний Восток миллион автомобилей, по цене и качеству сопоставимых с японскими иномарками. При нынешнем состоянии это нереально.

Сказать, что это колоссальный удар по экономике России – это, значит, ничего не сказать. Если запретить японские автомобили, то Дальний Восток встанет. Там полностью остановится жизнь. Кроме того, целый регион в одночасье станет преступниками. В таких условиях у жителей Дальнего Востока будет прекрасный выбор между полным лишением транспорта, между массовым нарушением законов или массовым протестом, по сути, региональной революцией. В Москве ситуацию могут сколько угодно недооценивать, но во Владивостоке острота ситуации, накал страстей и удаленность от столицы может толкнуть региональные власти или политические силы к весьма радикальным решениям, вплоть до образования Дальневосточной республики. Причем руководители милиции и прокуратуры, военные, которые ездят на таких же праворульных автомобилях, могут присоединиться к протестующим.

В общем, запрет автомобилей с правым рулем – это не то решение, которое имеет смысл давить силой. Единственное, что можно посоветовать противникам правых рулей, в особенности Минпромэнерго, – это продать или даже подарить российские автозаводы японским компаниям с условием наладить на них производство качественных и недорогих автомобилей. Масштаб использования праворульных автомобилей настолько велик, что вытеснить их можно только экономическими методами.

Аналогичным образом можно сказать и о подержанных автомобилях. Организация «Свобода выбора» требует прекратить обсуждение введения обязательной сертификации подержанных иномарок и ввести в техрегламенты прямое запрещение повторной сертификации.

Российский автопром не может предоставить автомобилистам недорогой, качественный и надежный автомобиль, в таких количествах, чтобы предложение покрывало спрос. Пока автомобильная промышленности будет такой слабой, спрос на иномарки, в том числе и подержанные, будет сохраняться.

Предлагается ввести обязательную сертификацию подержанных машин. В связи с этим стоит задать вопрос: Россия – это законодатель качества в мировой автомобильной промышленности? Нет, совершенно очевидно. Большинство российских автомобилей нельзя продавать в ЕС, США и Японии, поскольку их качество ниже установленных там стандартов.

Потому понятно, что повторная сертификация будет представлять в массе своей лишь дополнительное изъятие средств из кармана и без того небогатого российского покупателя автомобилей.

Эти проблемы эксплуатации праворульных автомобилей и подержанных иномарок нельзя решить законодательным запретом. Если бы этих автомобилей в России было немного, менее 1% от общей численности автотранспорта, то тогда бы такие законы принять можно было бы. Возможно, что в этой ситуации подобные законы принесли бы улучшение ситуации.

Но когда количество праворульных автомобилей перевалило за миллион, когда целая часть страны пользуется такими машинами, решать эту проблему можно только экономическими методами, путем предоставления автовладельцам адекватной замены по адекватным ценам.

Сейчас «АвтоВАЗ» сделали частью ФГУП «Рособоронэкспорт», видимо, полагая, что «Лады» являются «оборонным экспортом». Но есть хороший способ радикально улучшить качество российских автомобилей. Надо передать Волжский автозавод во временное управление менеджерам, скажем, «Тойоты», генерального директора «АвтоВАЗа» с подчиненными отправить на учебу. Тогда через несколько лет можно надеяться, что российский автомобиль станет по качеству и цене сопоставим с японскими.

Автор: Дмитрий Верхотуров © Blotter АВТО-МОТО, РОССИЯ 👁 3387 13.11.2006, 18:08 📄 140

URL: <https://babr24.com/?ADE=33892> Bytes: 5710 / 5710 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: @kras24\_link\_bot  
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: @nsk24\_link\_bot  
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: @tomsk24\_link\_bot  
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: @babrobot\_bot  
эл.почта: equatoria@gmail.com

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)