

## Водители не спят, ГИБДД «не дремлет»

«Я знаю главные причины аварийности на российских дорогах»

Что ни день, ни неделя — десятки жертв за одно ДТП. И везде автобусы, фуры, тяжелогрузы... Может, на Солнце взрывы? Или планеты расположились не так?..

И вот уже президент возмущается ситуацией, но не знает, какую составляющую ДТП «приложить» больше:

*«... такого рода абсолютно невозможные и невообразимые события случаются далеко не потому, что дороги такого безобразного качества. Это составляющая, но это еще и следствие того, каким образом осуществляется контроль на дорогах, и следствие расхлябанности, преступной разболтанности участников дорожного движения... Это просто преступление... Мы не можем хоронить такое количество людей из-за того, что у нас так организован процесс управления дорожным движением».*

Нет, Дмитрий Анатольевич, **мы можем и будем** хоронить такое количество людей именно «из-за того, что у нас так организован процесс управления дорожным движением». И не дай нам бог с такой организацией иметь еще и хорошие дороги — тогда на скоростях под двести, как, например, в Германии, в одно ДТП будут попадать несколько сотен автомобилей.

Согласен с Вами — это преступление. Но в первую очередь это преступление власти. Власти, которая НИЧЕГО не делает для наведения порядка на дорогах страны (если не считать повышения штрафов). Между тем, как во всех цивилизованных странах, главным показателем успешной работы правительства являются цифры снижения смертей и увечий на дорогах. (Пять лет назад Саркози, будучи министром внутренних дел Франции, снизил эти цифры почти на треть, из-за чего стал любимцем нации и впоследствии — президентом.)

Россия по этим показателям в три-пять раз отстает от Европы, затесавшись среди африканских стран.

А знаете ли Вы, что российская статистика лукава — она включает в число погибших на дорогах лишь людей, умерших в течение недели после ДТП (люди, умершие на 8-й день, считаются умершими «своей смертью»). Если бы она учитывала смерти в течение месяца после ДТП, как в Европе, или в течение года, как в США, то цифры были бы еще более ужасающими.

Сейчас, Дмитрий Анатольевич, я от имени почти пятидесяти миллионов российских водителей, попытаюсь объяснить Вам причины столь трагического положения дел.

### Грузовики, маршрутки, автобусы

Мне пришло письмо:

«Наш большой коллектив водителей мебельной фирмы обращается к вам за помощью! У нас тяжелая работа — с 8 часов утра катаемся по Москве и области, доставляем мебель клиентам. Приехал на адрес, стеночку поднял — и дальше. За день до 15 заказов. Возвращаемся на базу почти ночью, а с утра опять на работу. Рабочий день 15 часов. Машины на сервис не разрешают гонять, сами должны ремонтировать, начальство говорит: «Вам техосмотр купили, ну и хватит с вас». А когда их ремонтировать? Мы до ночи работаем, как смертники, носимся по Москве полусонные, усталые. Иной раз, чтобы до гаража доехать, на обочине кемаришь. Но это — если умный, опытный, а если дурак, то и засыпаешь за рулем — какая тут безопасность!.. Пытались требовать нормированный день. В ответ: «Наша фирма частная, и потому у вас ненормированный рабочий день». Вот и остается вспоминать «совок-социализм», врача, механика, который выпускал нас на линию, и 8-часовой рабочий день.

А сколько таких фирм и в Москве, и по всей России! Как узнать, сколько должен быть рабочий день у водителя? Куда жаловаться? Как с этим бороться? Почему ДПС не контролирует рабочие часы? И еще — пора вспомнить значение слова «профессионал», а не так, как сейчас: есть в правах категория «В» — на тебе грузовую и работай. А ведь раньше «В» была «БЕЗ ПРАВА РАБОТЫ ПО НАЙМУ» — есть свой автомобиль,

вот и катайся. А сейчас?»

Получив это письмо, я встретился со своим старым приятелем, москвичом, водителем 25-тонного грузовика, вот его рассказ:

«В нашем парке водилы и механики все русские, азиатов нет, хотя желающих за забором полно, готовы за половину нашей зарплаты вкалывать. Но хозяин сам русский и их не любит, предпочитает лучше нам зарплату рубить». — «Как «рубить»?» — «А вот как: тонно-километр стоит столько-то. Проезжаю я в один конец, в карьер или на свалку, сорок восемь километров, а он мне пишет тридцать. Я говорю: «Ну как же тридцать, когда по всем спидометрам сорок восемь?» А он мне: «Слишком большая зарплата получится, троих черненьких за нее можно будет нанять, тебе это надо?»

Мы, конечно, бараны — терпим, молчим, а куда деваться? Семьи кормить надо? В среднем в месяц у нас, шоферов большегрузов, получается сорок тысяч рублей, двенадцать официально, остальное в конверте. Я вот думаю: в налоговой что, дураки сидят? Разве они не понимают, что 12 тысяч для нашей работы это туфта? Пашем мы в две смены, по 12 часов. Время возвращения в парк писать в путевках запрещают. Грузовики импортные, не простаивают ни часа. Есть план — за смену я должен сделать не меньше ста пятидесяти «груженных» километров, получается всего триста. На 25-тонном грузовике триста километров в день по Москве и области — это сам понимаешь... Работать приходится, как у нас говорят, до тех пор, пока не лопнут спички в глазах».

Говорил я и с водителем — владельцем лизинговой фуры, то есть взятой в кредит. Над ним нет хозяина, он сам себе и хозяин, и закон. Раньше, года два-три назад, когда солярка, запчасти и ремонт были в два раза дешевле, мог он и водителя-сменщика нанять, а сегодня это работа «на разрыв аорты»: два выходных в месяц он может себе позволить и восемь часов сна, а все остальное время — дорога, дорога, дорога.

И таких по стране — многие, многие тысячи.

Несколько дней я опрашивал на московских улицах других водителей — анонимно, естественно, — НИКТО из них не работает восемь часов в день. Разве владелец гаража остановится на прибыли, если может получить больше?

Про аварийность маршруток можно уже не говорить, все наслышаны. Люди продолжают погибать, журналисты продолжают возмущаться качеством «Газелей», ученые продолжают предлагать оборудовать маршрутки самописцами-тахографами, с которыми уже ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА ездит Европа, а ГИБДД продолжает набегирейды по проверке технического состояния этих маршруток и проверке их водителей на алкоголь, наркотики и регистрацию в столице.

***И никто не задается вопросом: разве можно возить ЛЮДЕЙ, имея СДЕЛЬНУЮ зарплату?***

На аварийность грузовиков вообще никто не обращает внимания — их водители реже погибают, чем водители и пассажиры маршруток и легковых автомобилей. И только когда грузовик врывается в автобус — содрогается вся страна вплоть до президента. Но ненадолго.

А я смотрю все это по «ящику», читаю в газетах и думаю: а что, трудовое российское законодательство кто-нибудь отменял? Ведь когда наши водители ездят в Европу, они вынуждены свято блюсти тамошний дорожный кодекс. Блюсти его даже и на территории России, поскольку их машины оборудованы тахографами: перед погрузкой — сутки отдыха, после максимально 4,5 часа езды — отдых минимум 45 минут, еще 4,5 часа дороги — отдых минимум 9 часов.

Так в чем же дело? Проверить инспектору тахограф — элементарно, утаить истину невозможно: перерабатывает водитель — предприятие лишается лицензии на перевозки — все! Показатели аварийности и смертности на дорогах страны поползут вниз.

Все вышесказанное о работе водителей тяжелых грузовиков относится и к «автобусникам». Наверняка каждому из нас приходилось на скорости под 100 км в час на шоссе видеть в зеркале заднего вида приближающийся междугородный автобус. Они носятся не слабее лихих «джипарей». А кто контролирует их техническое состояние, состояние здоровья и трудоспособность водителя? Гаражные службы? Пассажиры?

Никто.

**ГИБДД**

Что бы ни рассказывали руководители этой службы на своих пресс-конференциях и в интервью, ее функции в нашей стране — карательные, а не «профилактические» и «предупредительные». Львиная доля усилий инспекторов уходит на то, чтобы поймать водителей на «денежномких» нарушениях. Или искусственно их создать. То есть их главные задачи — вымогательство и выполнение плана. А вовсе не предупреждение ДТП.

Множество раз мы слышали утверждения руководителей ГИБДД о том, что плана по нарушениям нет. Неправда, он есть. Именно план и необходимость его выполнения являются причиной той заразы, той раковой опухоли, которая поразила всю страну, — это когда невинного водителя делают виноватым.

А как еще инспекторам выполнять этот план?

Сотни тысяч жалоб водителей завалили сегодня все этажи власти. Вплоть до Верховного суда. Но пока реакции нет. Видно, критическая масса людского недовольства произволом и беззаконием на российских дорогах еще не накопилась. Но это неизбежно случится, поскольку явление бурно прогрессирует. И реакция власти на нее — неизбежна тоже. Ждем...

Яркой иллюстрацией карательных функций нашей инспекции является непонимание ее руководителями необходимости предупреждения водителей о наличии на дорогах скрытой видео- и фотофиксации нарушений ПДД. Разговариваю с первым заместителем главного автоинспектора страны.

**— Скажите, где, на каких участках вы устанавливаете видеокамеры?**

— На опасных. Там, где чаще всего нарушают.

**— Но если не предупреждать о фиксации, то ваши сотрудники будут свидетелями тех же нарушений, смертей и увечий, — вам ЭТО надо?**

— Да что вы, через неделю о видеокамере уже все знать будут и снижать скорость, не обгонять.

**— А иногородние? А те, кто не знает? А если вы поставите плакат «Внимание! Видеофиксация дорожного движения!» — этот участок перестанет быть опасным?**

— Перестанет.

**— А если на сотнях, тысячах таких опасных участков поставить видеокамеры с предупреждением — они тоже перестанут быть опасными?**

— Перестанут.

**— Так почему же вы эти предупреждения не ставите, как это делают во всех нормальных странах?**

Вот ответ на этот вопрос генерал-майора Швецова В. В. в письме на имя председателя Комитета Госдумы РФ по безопасности Васильева В. А.:

*«...Наличие информации, предупреждающей об установке технических средств фото-, видеофиксации правонарушений, нормативными правовыми актами не предусмотрено».*

Здравым смыслом — предусмотрено. А законом — нет. Чем руководствуется наша ГИБДД, понятно и первокласснику.

И законотворцам неплохо бы задуматься.

Вот и все причины тех преступлений, которыми Вы так возмущались, Дмитрий Анатольевич. А Вы — на водителей: «расхлябанность, преступная разболтанность»... Поверьте, они хотят жить не меньше нашего. Но им еще надо выживать.

Автор: Юрий Гейко © Новая газета ОБЩЕСТВО, РОССИЯ 3976 03.08.2009, 09:11 191

URL: <https://babr24.com/?ADE=79907> Bytes: 10462 / 10360 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

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

Автор текста: **Юрий Гейко**.

## 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](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

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

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

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

[Прислать свою новость](#)

## ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

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

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

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

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)