

Регионы РФ с точки зрения водительских предпочтений

Канаев С.В.

Федерация автовладельцев России, г. Москва

1. Действительность относительна. В РФ она в наибольшей степени зависит от того, где находится наблюдатель: в Кремле, на одном из проспектов г.г. Калининграда, Владивостока или на проселочной дороге Урюпинского района Волгоградской области. Калининград – абсолютно леворульный, Владивосток – абсолютно праворульный. Формирование автопарка московского Кремля не имеет никакого отношения к экономической целесообразности (не связано ни со средним доходом населения, ни с ценой нефти и газа), поэтому этим фактором можно пренебречь. В Новосибирске соотношение праворульных и леворульных автомобилей примерно 50 х 50. Регион, по сути, является авторазделом РФ. И если бы столица была перенесена сюда – то людям, принимающим экономические решения, стал бы более понятен смысл, заложенный в российском гербе со смотрящим в разные стороны двуглавым орлом.

2. Наблюдатель, принимающий тиражируемые на всю страну экономические решения, находится в московском Кремле, или где-то рядом... А множество граждан РФ, исключая кремлевское и околосклевское подмножество, живут в реальном мире. Их покупательские предпочтения продиктованы экономической целесообразностью: цена, качество, сервис. ФАР как защищала водителей автомобилей с правым рулем, так и защищает. В связи с более низкой плотностью населения на востоке РФ праворульная наша не оказывает особого влияния на отечественный автопром, не является его противником. Ее доля на рынке – 12%. Но для автовладельцев это оптимальный выбор, который стоит защищать. Влиять на выбор правильно не запретительными, а стимулирующими мерами, которые в силу вышеназванных причин могут значительно отличаться по регионам. Россия может успешно развиваться исключительно как федеративная страна, где регионы вправе самостоятельно принимать экономические решения, передав центральному правительству оборону, внешнюю, частично – антимонопольную, энергетическую и инфраструктурную политики.

3. Несмотря на различия по цене автомобиля и местоположению руля, автомобилисты – реальная сила, системно отстаивающая социально-экономические требования. Профсоюзы дальнотойщиков, не очень ладящие между собою, приходят на общие мероприятия ФАР и поддерживают требования. А что такое ФАР? Организация, которая лоббирует интересы автовладельцев и борется за безопасность дорожного движения. Это наша ниша, где мы строим гражданское общество. Создавшие организацию люди пришли не из желания противостоять или властвовать. В 2000 г. в Новокузнецке в машину моего товарища, где

была и его восьмилетняя дочь, на красный свет влетел пьяный сотрудник ГИБДД. Погибли оба. Я работал коммерческим директором мясокомбината и был далек от общественной деятельностью. Но история стала в моей жизни точкой бифуркации. Мы с друзьями изучили право и социальные науки. Мы посадили этого гаишника. Мы предприняли первый в России протест автомобилистов – полтора часа в знак протеста ездили вокруг администрации города. С этого и началось. Затем создали в г. Кемерово общество защиты прав автомобилистов. Потом объединились автомобилисты восточных регионов, отстаивающие право ездить на праворульных машинах. Мы поняли: нам по пути. И в 2006 г. создали ФАР.

4. ФАР была учреждена на съезде в Новосибирске. Основу составили региональные организации и движения автомобилистов, проводившие с 2005 г. акции против запрета на ввоз в РФ машин с правым рулем, роста цен на бензин и тарифов ОСАГО. Сейчас у федерации представительства в 19 регионах РФ. Финансируют организацию участники. Заметная победа – освобождение в 2006 г. водителя О. Щербинского, осужденного на четыре года за участие в ДТП, в котором погиб алтайский губернатор М. Евдокимов. В первый год существования ФАР провела несколько акций против установки спецсигналов на автомобилях чиновников и транспортного налога. В 2007 г. поводами для протестов стали рост цен на бензин и плохой ремонт дорог, а в 2008 г. – повышение пошлин на ввоз иномарок. В ноябре 2009 г. в Новосибирске состоялся съезд ФАР, на котором принято решение о создании одноименного общественно-политического движения.

5. ФАР не противопоставляет ГИБДД как публичной структуре. Скорее мы обращаем внимание власти и общества на проблемы целеполагания. Во-первых, ГИБДД существует на наши с нами деньги, поэтому по логике вещей мы и должны контролировать структуру, во-вторых, это не налоговый орган, который призван формально или неформально собирать деньги. Его задача – безопасность дорожного движения. И в этом мы союзники. Мы говорим о том, что все участники должны соблюдать правила дорожного движения. ФАР – система общественного контроля. Многие говорят, что власть не дееспособна, ее нужно менять. Этот тезис имеет право на существование. Но мы считаем: какая бы власть не была, хорошая или плохая, она в конечном итоге без общественного контроля приходит к тому, что ей абсолютно не интересно, чем живёт общество. И в этом случае ответственность на обществе несколько не меньше, чем ответственность на власти. И мы, как общественная организация, должны постоянно иметь социальный заказ, который транслируется властям.

6. Проблема с ксеноновыми фарами. Нужно четко понимать: любое решение, которое принимается властью, может быть отменено только тогда, когда есть общественный резонанс. Мы подготовили письмо президенту РФ и руководителю ГИБДД РФ В. Кирьянову, которое каждый автовладелец мог отправить со своего электронного адреса, в котором

перечисляем пункты: почему запрет ксенона – неправильное решение. Ксенон – прогресс. Зачем идти по пути регресса? В то же время, мы говорим: если человек хочет поставить ксенон, то он должен в обязательном порядке заклеить верх фары защитной плёнкой для того, чтобы не ослеплять водителей машин, идущих навстречу. Если защита отсутствует – водитель должен быть наказан. Но это должно проверяться на пунктах технического осмотра, а никак не на дороге, тем более на постах ДПС.

7. Именно как гражданская организация мы включились в решение проблемы Химкинского леса. Там шла подмена понятий. Многие специалисты открыто признавали, что дорога совпадает с интересами И. Левитина, одного из акционеров ОАО «Международный аэропорт Шереметьево». Им очень удобен этот расклад. А подмена понятий заключается в том, что они любым способом убеждают всех, что выбрали самый хороший путь. Хотя знают, что есть альтернатива. Но они даже не предлагали переговоров. И пока с концертами поддержки не выступили Ю. Шевчук и А. Троицкий, переговоров не было. После этого они сели за стол и стали рисовать альтернативные стратегии.

8. Для существования гражданского общества, способного предлагать альтернативы, достаточно 5% активного населения. Эти 5% могут сделать и революцию, и эволюцию. В РФ гражданское общества, на мой взгляд, пока не сложилось. Есть сообщества людей, объединенных территориально. А вот гражданами мы не являемся. Это не гражданское общество, это отдельные активисты. Пассионарии. Е. Чирикова, В. Шевчук. Самое интересное, жители Химок в большинстве своем молчат. Боятся. Их защищают автомобилисты, москвичи, питерцы... Какое это гражданское общество? Мы не общество и даже не сообщество, мы – сообщники. Когда не выполняются законы, а мы молчим – мы становимся сообщниками власти. Когда совершается преступление и преступник не наказан, а мы знаем и молчим – мы тоже сообщники.